

ST. WENDEL

INTERNATIONALER ADAC-MOTORRADPREIS August Balthasar-Gedächtnis-Trophy

11. Sept. '83

Samstag: Training ab 11.15 Uhr
Sonntag: Rennen ab 09.30 Uhr

Veranstalter
motorclub
nordraar

Klassen: 250, 350 ccm und Seitenwagen

KARLSBERG -Preis 500 ccm

SACHS-HERCULES-CUP (50 ccm)
Formel TT 1000 ccm Superbike
Veteranenklasse Solo und Seitenwagen

Intern. Siegerpokale der
Saarbrücker Zeitung

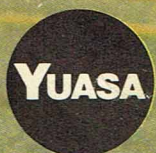


Saint John[®]
ANZÜGE · SAKKOS · HOSEN



ZÜNDKERZEN

SHOEI
PRODUKTE



BATTERIEN



...die Energiesparer

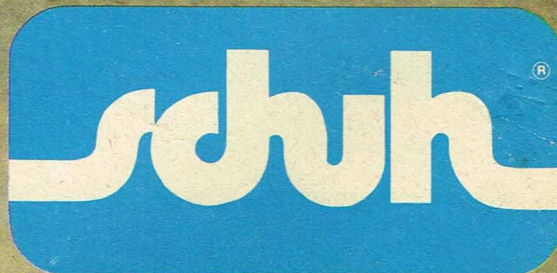


Hotel-Restaurant
Stadt St. Wendel



8690 St. Wendel
Telefon 06851/6071

M. Guschi Schnell-Restaurant
direkt am Hotel



Super-Verlosung
mit tollen Preisen



mit **TONI MANG**

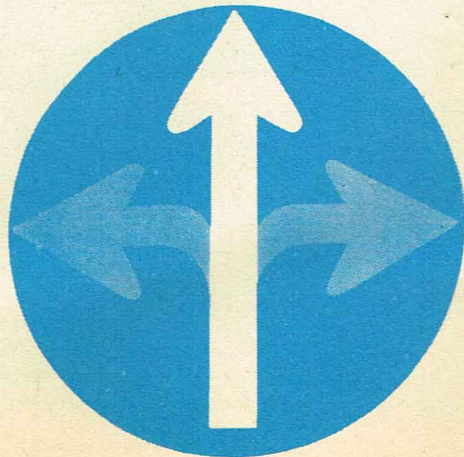
und weiteren Fahrern aus 14 Nationen

ST. WENDELER STADTFEST



PROGRAMM NONSTOP:
Fanfarenzüge, Spielmannszüge, Tanzkapellen, Blaskapellen,
Jazz-Bands, Folk- und Rockgruppen, Alphornbläser, Leier-
kastenmann, Männerchor, Liedermacher, Singgruppen, Ka-
baretisten, Schautanzgruppen, Kinder- und Jugendtheater.

Vorstellung Tiefgarage MOTT



24./25. September '83



Nach der erfolgreichen Premiere im letzten Jahr steht St. Wendel auch 1983 im Rampenlicht der Motorradwelt. Das ausgesuchte Fahrerfeld des internationalen Motorradstraßenrennens verspricht einen Rennsporthöhepunkt.

Wieder haben zahlreiche Zuschauer aus nah und fern die Möglichkeit, die Rennatmosphäre rund um die Strecke zu genießen. Sie sollten aber auch diese Gelegenheit nutzen, um das reizvolle St. Wendeler Land näher kennenzulernen.

Alle Gäste der Veranstaltung grüße ich herzlich und wünsche ihnen einen spannenden und fairen Rennverlauf. Damit verbinde ich meine besten Wünsche für den Veranstalter, den Motorsportclub Nordsaar im ADAC. Mit den Aktiven hoffe ich auf ein unfallfreies Rennen. Mögen die Besten gewinnen.

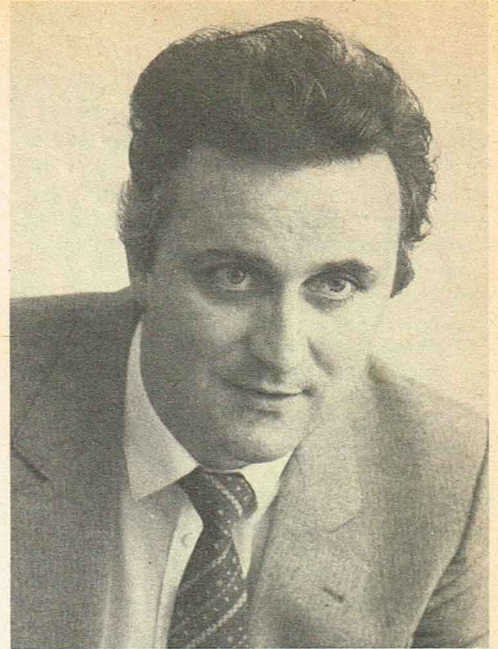
Werner Zeyer, Ministerpräsident
des Saarlandes



Im Jahre 1950 hob August Balthasar den „St. Wendeler Stadtkurs“ aus der Taufe. Von da an pilgerten Jahr für Jahr Tausende von begeisterten Motorsportfreunden aus Nah und Fern nach St. Wendel, um die Elite Europas auf ihren schnellen Maschinen zu bewundern. Im Jahre 1964 senkte sich die Startflagge zum letzten Male. Eine großartige Veranstaltungsserie hatte ihr Ende gefunden.

Wach geblieben aber war die Erinnerung bei den Motorradfreunden in unserem Lande. Im vergangenen Jahr nahm der Motorsportclub Nordsaar e.V. im ADAC die Idee eines Motorradstraßenrennens in St. Wendel wieder auf. Das Wagnis wurde belohnt. Wiederum säumten Tausende die Strecke, waren begeistert von dem fahrerischen Können der heutigen europäischen Spitzenklasse und feierten Wiedersehen mit den Assen vergangener Zeiten. Der Anfang war gemacht. Ich kann dem Veranstalter nur wünschen, daß er weiterhin Erfolg hat. Den Teilnehmern wünsche ich den erstrebten Erfolg, den Zuschauern spannende, vor allem aber unfallfreie Rennen.

Dr. jur. Hans-Joachim Huhn,
Vorsitzender des ADAC Saarland

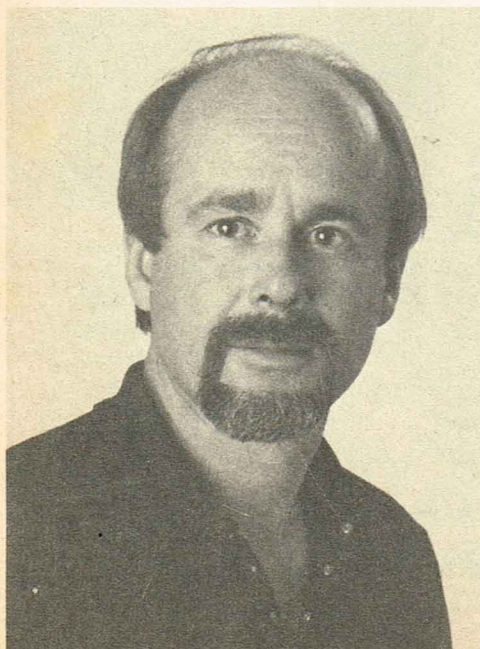


Nicht nur Freunde des Motorradrennsports haben sich im vergangenen Jahr gefreut, daß der Motorsportclub Nordsaar im ADAC die stolze Tradition der Motorradrennen auf einem St. Wendeler Stadtkurs wieder aufleben ließ. Die Veranstaltung, die aus Anlaß des Jubiläums „650 Jahre Stadt St. Wendel“ stattfand, wurde zu einem großen Erfolg und die zahlreichen Motorsportfreunde, die teilweise von weither angereist waren, bewiesen, daß St. Wendel als Hochburg des Motorsports nach wie vor einen guten Namen hat.

Als Bürgermeister der Kreisstadt St. Wendel begrüße ich es deshalb sehr, daß der erfolgreiche Verlauf des letztjährigen Rennens die Organisatoren dazu ermutigt hat, auch dieses Jahr wieder einen Internationalen Motorrad-Preis St. Wendel auszuschreiben. Daher war es für mich auch eine Ehre und Freude, die Schirmherrschaft über das Rennen übernehmen zu dürfen, und es ist für mich selbstverständlich, daß ich diese St. Wendeler Großveranstaltung nach Kräften unterstützen werde.

Mein Dank und meine Anerkennung gilt den Organisatoren im MSC Nordsaar, die alles daransetzen, diese Veranstaltung zum Erfolg zu führen. Als Schirmherr wünsche ich dem Veranstalter einen unfallfreien Verlauf der Rennen und hoffe, daß gutes Wetter die motorsportlichen Wettkämpfe und den Besuch der Veranstaltung begünstigen wird. Alle Motorsportfreunde heiße ich in unserer Stadt auf das herzlichste willkommen.

Klaus Bouillon,
Bürgermeister der Stadt St. Wendel



Motorradrennen 1982 in St. Wendel nach 18 Jahren Pause, es war also doch keine Eintagsfliege, kein verrücktes Abenteuer. Es war Teamarbeit aller Beteiligten und es hat viele tausend Besucher begeistert. Die Erinnerungen, die dabei geweckt wurden, ich bin sicher, man könnte Bände an Geschichten schreiben.

Motorradrennen St. Wendel 1983, das heißt erfolgreiche und bekannte Fahrer aus 14 Nationen und damit ein Anknüpfen an die große Tradition früherer internationaler Rennen.

Motorradrennen St. Wendel 1983, daß heißt aber auch erneut Mitarbeit, Engagement und Verständnis bei allen staatlichen Behörden, bei den eingesetzten Hilfsorganisationen, bei den Firmen im Industriegebiet, bei

den französischen Streitkräften, bei allen Anliegern und bei den vielen Helfern entlang der Rennstrecke. Das Miteinander ist beispielhaft, es hat sich auch diesmal gezeigt, daß dieses Miteinander keine leere Phrase ist. Und dafür bedanke ich mich, auch im Namen aller Motorsportfreunde ganz besonders herzlich.

Ihnen liebe Zuschauer wünsche ich ein spannendes Renn-Wochenende auf dem Straßenrundkurs in St. Wendel, allen Fahrern ein erfolgreiches Abschneiden. Vor allen Dingen aber auch ein Wochenende ohne Unfälle.

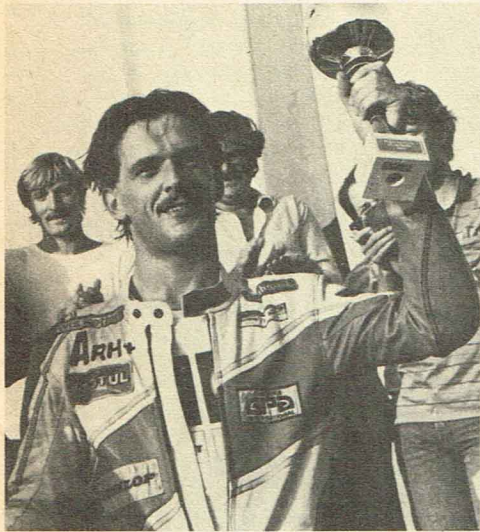
Hans-Josef Brill,
Vorsitzender des Motorsportclubs Nordsaar

St. Wendel im Blickpunkt...

„Ein richtiges Spaßrennen“, sagte Gustav Reiner. „Dieses Rennen würde den Titel Deutsche TT nach Recht tragen können“, sagte Karl-Heinz Plaschke. „Lieber einmal St. Wendel als dreimal Nürburgring-Nudeltopf“, sagte Gerhard Waibel.

Drei Zitate aus dem letzten Jahr, in dem das Stadtrennen in St. Wendel nach 18jähriger Enthaltsamkeit anlässlich der 650-Jahrfeier der Stadt Auferstehung feierte. Drei Zitate von Rennfahrern, die sich hier wohlgeföhlt haben, stellvertretend für die insgesamt 250 Motorrad-Akrobaten, die 1982 um den 4,55 Kilometer langen Kurs flitzten.

Sie kamen, weil sie St. Wendel einmalig fanden. Einmalig als neben dem deutschen Grand Prix einziges internationales Rennen in der Bundesrepublik, einmalig, weil 20000 Zuschauer an der Strecke standen und mit ihren Eintrittsgeldern mithalfen, daß jeder Fahrer im Gefühl heimreisen konnte, kein Zuschußgeschäft betrieben zu haben.



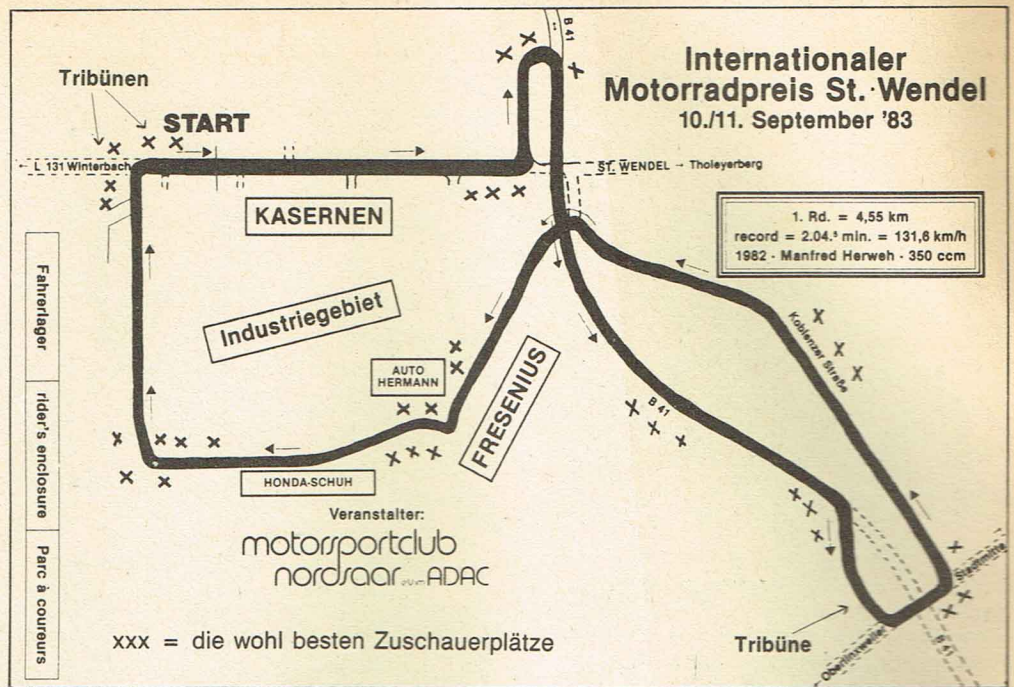
...Er möchte auch in diesem Jahr wieder jubeln... Bodo Schmidt, 25jähr. Diplom-Ing. aus Lebach

Einzig der MSC Nordsaar als Veranstalter, der sich den Spaß 200000 Mark an Investitionen und ungezählte Arbeitsstunden vorab kosten ließ, mußte 30000 DM für 1983 vorfinanzieren.

Trotzdem war schon am Rennsonntag 1982 klar, daß das Stadtrennen nicht als einmalige Reminiszenz an vergangene Zeiten veranstaltet worden war. Noch an diesem Rennsonntag wurde bereits mit den Vorbereitungen zum Stadtrennen St. Wendel 1983 begonnen. Diesmal noch professioneller, noch größer, noch schöner als beim ersten Versuch.

In acht Klassen sind diesmal an die 300 Fahrer am Start, und noch nach Nennungsschluß wurde der MSC Nordsaar förmlich erdrückt von weiteren Anfragen. Von Fahrern aus aller Herren Länder, die vom Stadtrennen St. Wendel gehört hatten.

Neben der 250 ccm- und 350 ccm-Klasse ist erstmals die Königsklasse bis 500 ccm am Start, außerdem kämpfen Gespanne, Superbikes und 50 ccm-Fahrer im Hercules-Sachs-Cup um den Sieg. Und als besonderer Leckerbissen für die Liebhaber historischer Fahrzeuge bellten in zwei Klassen — Solofahrer und Gespanne — die Viertaktmotoren ehrwürdiger Veteranen auf.



Auf 1400 Meter Länge wurden überdies Leitplanken doppelt montiert, um für den Fall eines Unfalls zu verhindern, daß die Strohbälle unter den Leitplanken durchrutschen und ein verunglückter Fahrer von den scharfen Kanten der Leitplanken verletzt werden kann. Straßenschilder, bereits letztes Jahr lose in Hülsen verankert, wurden herausgenommen, Aufbrüche, Bordsteine, Kanaldeckel, Schlaglöcher und alle weiteren Bodenunebenheiten sorgfältig geglättet. An besonders neuralgischen Punkten, wie Brücken, steilen Böschungen, Schrebergärten entstanden außerdem hohe Fangzäune. Um im Ernstfall das Schlimmste zu verhüten,

stehen ein Hubschrauber, sieben Rettungswagen, sieben Krankenwagen, 30 Feuerwehrleute mit Feuerlöschern, 3 Löschfahrzeuge, 70 Helfer vom Malteser-Hilfsdienst an der Strecke. Und, als Herz des Rettungssystems, 12 Ärzte unter der Leitung von Dr. med. Christoph Scholl, der ausnahmslos Mediziner mit chirurgischem Können für den Einsatz ausgewählt hat.



Zeitplan

Training, Samstag, 10. 9. 83

11.30 und 14.50	Hercules-Cup	13.10 und 16.55	Seitenwagen
11.55 und 15.15	Formel TT	13.35 und 17.30	350 ccm
12.20 und 15.45	250 ccm	14.00 und 18.05	Veteranen
12.45 und 16.20	500 ccm		

Rennen, Sonntag, 11. 9. 83

09.30	Hercules-Cup, 10 Runden	14.30	500 ccm, 20 Runden
10.30	Seitenwagen	15.30	Formel TT Superbike, 1.000 ccm, 18 Runden
11.15	1. Lauf, 9 Runden	16.30	350 ccm, 18 Runden
12.00—	250 ccm, 18 Runden	17.30	Seitenwagen 2. Lauf, 9 Runden
12.00—	Pause mit Kart-Demonstration und Industrie-Korso		
13.00—	Veteranen I und II, je 7 Runden		

Samstag, 10. 9. nach dem Training (ca. 19.00 Uhr),
FAHRRADRENNEN für die Mechaniker und die Presse
 — großer TORNADO-Preis —

Römer road-racing-team

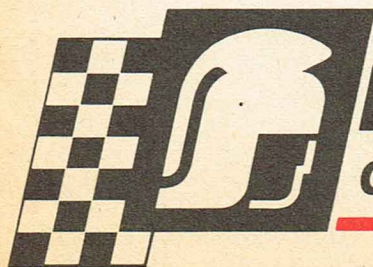


**Wir fahren auf Sieg,
denn für unsere Sicherheit
und Fahrkomfort
sorgt Römer.**

Manfred Herweh,
2facher deutscher Meister.
Sieger von Salzburg 1983, 250 cm³
3. Platz in Jugoslawien 1983
3. Platz in der WM-Wertung

Reinhold Roth,
Europameister 1982 in
der 250-cm³-Klasse.
5. Platz in Hockenheim 1983
8. Platz in Salzburg 1983

Jürgen Schmid,
OMK-Pokal-Sieger,
6. in Daytona.



römer Helme
die aufgesetzte Sicherheit

Römer-Helme, Qualität
made in Germany.
Alle Römer-Helme gibt es
im guten Fachhandel.
Bezugsquellen bei der
Hans Römer GmbH & Co.,
Postfach 18 49, D-7910 Neu-Ulm,
Telefon 07 31-7 03 51.

Start vor der Haustür!

3 Jungens aus St. Wendel fiebern seit einigen Wochen dem großen Termin entgegen. Nikki Schweig, Peter Egler und Dirk Ziegler starten im Hercules-Sachs-Cup, der sogenannten Einstiegerserie, in den Rennsport. Werner Schweig, Peugeot-Händler in St. Wendel ist der „Vater“ der Rennsätze, er hat einen großen Omnibus zum Renntransporter umfunktioniert und steht als „Teamchef“ mit Rat und Tat zur Seite. Der Anfang für die drei war schwer, in den ersten Rennen der Saison wurden sie mit der harten Rennszene dieser Klasse konfrontiert. Sie kämpften, schraubten, trainierten und schwitzten überflüssige Pfunde ab.

Der Lohn: jetzt können sich die drei regelmäßig zwischen Platz zehn und fünfzehn behaupten. Natürlich hat es auch schon Bodenkontakt gegeben, aber das war alles halb so wild, denn Indianer kennen keinen Schmerz. Ein Toni Mang ist ja auch nicht im ersten Jahr Weltmeister geworden.



Frühstücksservice im Fahrerlager

Einen besonderen Service bietet der MSC Nodsaar allen Fahrern, Mechanikern und Helfern im Fahrerlager. Gemeinsam mit seinen Partnern HÖLL und der Großbäckerei Erschens in St. Wendel läßt er am Samstag- und Sonntagmorgen ein superpreiswertes Frühstück servieren. Frische, knusprige Brötchen, schmackhafte Wurstsorten von HÖLL ... Guten Appetit ...



Cup-Stand nach 7 Läufen

1. Prein, Wuppertal, 95; 2. Heider, Freystadt, 63; 3. Geißler, Nürnberg, 53; 4. Brecht, Haundorf, 44; 5. Stephan, Crailsheim, 42; 6. Partl, Pyrbaum, 27.

Rennen 1 — Hercules-Sachs-Cup 1983

Name	Wohnort
1. Uwe Dühr	4800 Bielefeld 12
2. Oliver Dötsch	5456 Rheinbrohl
3. Hans-Günter Ebert	6255 Dornburg 5-Thalheim
4. Uwe Fessler	7990 Friedrichshafen
5. Norbert Fritzius	6478 Nidda 17
6. Oliver Fuchs	6220 Rüdeseim
7. Jürgen Geißler	8500 Nürnberg
8. Uwe Heider	8431 Freystadt
9. Raimund Jörger	7590 Achern-Gamshurst
10. Frank Kiefer	7505 Ettlingen 5
12. Rainer Partl	8501 Pyrbaum/Neumarkt
13. Stefan Prein	5600 Wuppertal 11
14. Volker Recktenwald	6799 Thallichtenberg
15. Uwe Richter	1000 Berlin 49
16. Holger Schmidt	6366 Wölfersheim 1
17. Klaus Schön	6107 Reinheim 1
18. Siegfried Schröpfer	8000 München 21
19. Ralf Schüssler	8543 Hilpoltstein
20. Dominique Schweig	6690 St. Wendel
21. Bernd Seufert	8722 Waigolshausen
22. Boris Stephan	7180 Crailsheim
23. Uwe Winter	8701 Ellerstadt
24. Oliver-Ralf Friedrich	7540 Neuenbürg
25. Jürgen Brecht	8821 Haundorf
26. Peter Egler	6690 St. Wendel
27. Dirk Ziegler	6690 St. Wendel

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

DIE NEUE 80er ENDURO HERCULES XE9

SACHS-Motor
80 ccm, 8,5 PS, 5 Gänge
gefedert, Schaltautomat
5-fach verstellb.
Gasdruck-Federb., hinten
professionell bis ins Detail

Wir führen:

SACHS
Vertragswerkstatt
MOTOR

schnell
zuverlässig
preiswert

Großes Hercules & Sachs Ersatzteillager
Kundendienst, Reparaturen, Garantiebearbeitung,
Ersatzteile und Motoren

HEWER & BAUS GMBH

668 Neunkirchen (Saar), Wellesweilerstraße 28,
Telefon (06821) 23760

Fahrräder, Mofas, Mopeds, Motorroller.
Beim Fachmann gekauft — und fachgerecht betreut.
Große Auswahl in Bekleidung und Sturzhelmen.



TREND
MÖBEL

Mehr Küche für Ihr Geld!



Wir planen Ihre Küche
zentimetergenau!

Voll ausbaufähige Küchenzeile

Kunststoff Feinbast hell, ca. 285 cm breit.
Inklusive Einbau-Kühlschrank, 160 Ltr.,
Einbau-Elektroherd, Einbau-Kochmulde,
Dunstabzugshaube und Einbau-Spüle.

2398.-

Ein Trend-Einrichtungshaus ist auch in Ihrer Nähe:

**möbel
dörrenbacher
illingen**

Ecke Haupt-/Eisenbahnstraße
Telefon (0 68 25) 22 08

**MÖBELHAUS
Schmitt**

St. Wendel, Kelsweilerstr. 1 a - 4
Telefon: 0 68 51 / 26 03

**Möbel
Seel**

Möbelhaus Gerhard Seel - Inh. M. Seel!
Mainzer Straße 117
6650 Homburg-Saar

**möbel
Theobald**

Trierer Straße 19 · Tel. 0 63 81 / 21 23
6798 Kusel

Möbelhof

VÖLKLINGEN

Kreppstraße 8
Telefon: 0 68 98 / 2 43 46

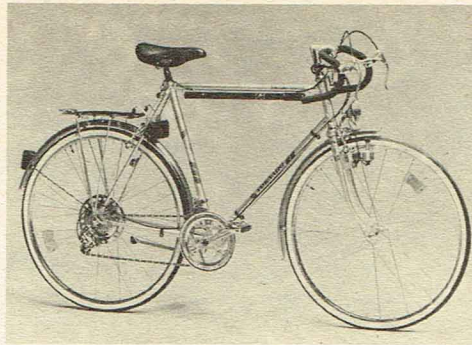


TREND
MÖBEL

Fahrradrennen für Mechaniker und Presse

DER GROSSE TORNADO-PREIS

Man muß es dem Organisationsteam des MSC NORDSAAR lassen: Ideen haben die Leute. Vor einigen Wochen meinte Juppi Brill in einer Besprechung: Freunde, wir wollen etwas für die Mechaniker tun, die Leute also, die sonst nur hinter den Kulissen arbeiten, von deren Können und Engagement jedoch viel abhängt. Und plötzlich war die Idee geboren: wir machen ein Fahrradrennen am Samstag, direkt nach dem Training! Der Club fand auch schnell einen Partner: die TORNADO-Fahrradfabrik in Saarbrücken und die beiden St. Wendeler Fachgeschäfte **Nikolaus Meihack** in der Brühlstraße und **Dieter Weißgerber** in der Kelsweilerstraße. 5 tolle Sporträder für die Besten als Preise ausgesetzt, das ist doch schon ein Super-Anreiz. Kein Wunder, daß da jeder gewinnen will. Doch vor den Preis ist auch noch ein bißchen Schweiß gesetzt, denn die Starter müssen 2 Runden auf dem kleinen Kurs mit jeweils 2,2 km zurücklegen. Und damit nichts ernsthaftes passiert, werden alle Teilnehmer mit **RÖMER-Fahrradhelmen** ausgerüstet.



Das ganze Unternehmen wird bestimmt eine tolle Attraktion, auf die Siegerehrung am Samstagabend im Festzelt direkt am Fahrerlager darf man sich schon jetzt freuen. Übrigens, es soll auch Presseleute geben, die genausogut Fahrrad fahren können wie Artikel schreiben. Nun, wir werden sehen...

Der schwarze Genuß,
der so wohltuend anregt.



Die Sieger 1982

50 ccm

1. Gerhard Bauer, Buchholz
Schnitt 105,2 km/h

125 ccm

1. Gerhard Waibel, Schorndorf
Schnitt 118,5 km/h

250 ccm

1. Manfred Herweh, Lampertheim
Schnitt 125,5 km/h

350 ccm

1. Manfred Herweh, Lampertheim
Schnitt 129,8 km/h

Seitenwagen

1. Jelonek/Wagner, Wölfersheim
Schnitt 121,26 km/h

Hercules-Cup

1. Jürgen Geisler, Nürnberg
Schnitt 89,5 km/h

Veteranen bis 250 ccm

1. Hubert Franzke, Frankfurt, Aermacchi

Veteranen bis 500 ccm

1. Otto Teiana, Schweiz, Norton Manx

Eine Menge Geld wird investiert

Weil Rennen Geld kosten, machte der MSC Nordsaar insgesamt 265000 Mark für den neuen Jahrgang des Stadtrennens St. Wendel locker — eine Rekordsumme unter allen deutschen Motorradrennen, vom Grand Prix einmal abgesehen. Weil viele Fahrer von weit herreisen müssen und weil hochklassige Fahrer geködert sein wollen, werden 70000 Mark an Startgeldern und 85000 Mark an Preisgeldern ausgeschüttet. Auch das ist Rekord in der Bundesrepublik.

Schon im letzten Jahr wurde dem MSC Nordsaar von den Piloten wegen guter Sicherheitsvorkehrungen auf die Schulter geklopft. Für den MSC kein Grund, sich auf den Lorbeeren auszuruhen — denn 1983 sind die 500er am Start, die mit runden 130 PS Leistung in Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen, die alles nur Menschenmögliche an Sicherheitsvorkehrungen auf einem solchen Stadtkurs verlangen.

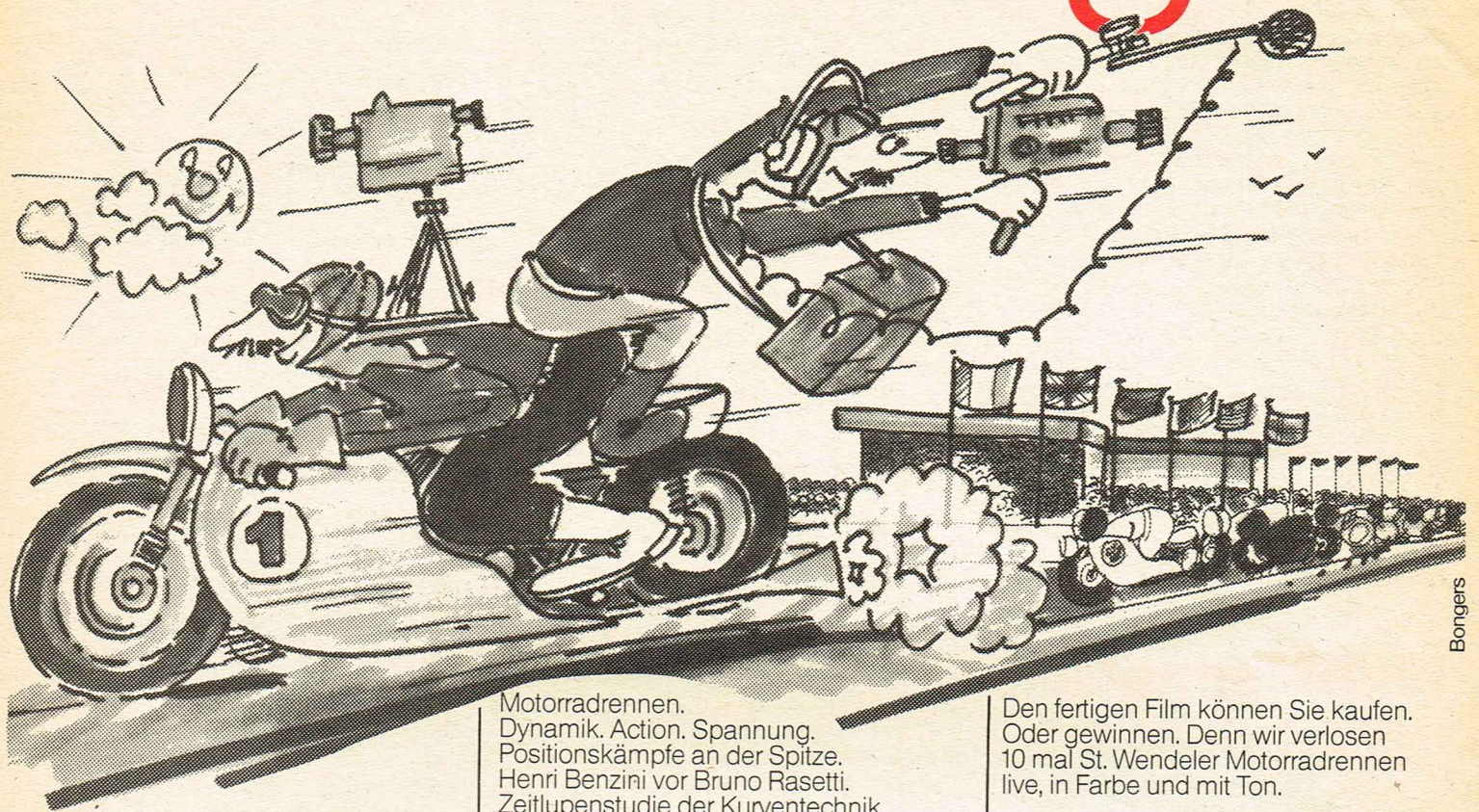
Deshalb wurden in diesem Jahr nicht nur 6500 Strohballen wie 1982, sondern 8000 Ballen an der Strecke verteilt. Weitere 1500 hält der MSC in Reserve, damit am ersten Trainingstag nach einer Inspektion mit den Piloten gezielt weitere Ballen aufgetürmt werden können.

100000 Mark hat der MSC Nordsaar in die Streckensicherung und allgemeine Organisation investiert, und doch wäre nichts gegangen, wenn nicht die Behörden, Vereine, Hilfsdienste und Freiwillige in einer konzentrierten Aktion um des Stadtrennens willen an einem Strang gezogen hätten. So sind, als kleines weiteres Beispiel, am Renntag 40 Polizisten im Einsatz, um die Bundesstraße 41 und die Landesstraße 131 zwischen St. Wendel und Winterbach umzuleiten und den Zuschauerstrom auf Parkflächen zu dirigieren.

Organisationsplan

Schirmherr:	Bürgermeister der Stadt St. Wendel, Klaus Bouillon
Gesamtorganisation:	Hans-Josef Brill, Winterbach
Rennleiter:	Karl-Heinz Huber, Winterbach
Rennsekretäre:	Margret Weiland, Gerhild Gisch, Therese Backhaus
Sportkommissare:	Ernst Hiller, Bielefeld, Gustav Lux, Frankfurt Max Deubel, Wiehl
Techn. Kommissare:	Joachim Diehl, Hans Sterba, Karl Fluhrer
Zeitnahme:	SAC Schwenningen, Obmann Erich Schlenker
Elektroversorgung:	Theo Bierbrauer, Schwalbach Jörg Maes, Winterbach
Streckensprecher:	Jochen Luck, Kassel
Beschallung:	Clubeigene Anlage, Wartung und Aufbau Karl-M. Wagner, Winterbach + DWS, Lautsprecher-Team Hornberg/Schwarzw. Dr. Christoph Scholl, Oberthal
Ltd. Rennarzt:	Malteser Hilfsdienst, Ltg.: Bernd Kollmann
Sanitätsdienst:	MSC Nordsaar, Techn. Hilfswerk Gruppe St. Wendel
Streckenaufbau:	Freiw. Feuerwehr Stadt St. Wendel
Feuerschutz:	Hans-Albert Wagner, Alois Hippchen, Norbert Maurer
Kassierer-Einsatz:	Ltg.: Lutz Kremer, Winni Wolter, Willi Stass
Verkauf + Versorgung:	Wolfgang Giesecke, Walter Gisch
Startaufstellung:	Verkehrsabteilung St. Wendel
Verkehrsregelung:	Obmann: Peter Faber, Heckendalheim
Streckenposteneinsatz:	

Livehaftig!



Bongers

Motorradrennen.
Dynamik. Action. Spannung.
Positionskämpfe an der Spitze.
Henri Benzini vor Bruno Rasetti.
Zeitlupenstudie der Kurventechnik.
Auf Biegen und Brechen.
Atmosphäre im Fahrerlager.
Öl, Schweiß und Kaffee.
Bilder, Geräusche und Stimmungen,
die Sie mit nach Hause nehmen können.
JVC-Video macht's möglich.
Und wir zeigen Ihnen,
wie man's machen kann.
Das van Beek-Video-Team
ist live beim Rennen.

Den fertigen Film können Sie kaufen.
Oder gewinnen. Denn wir verlosen
10 mal St. Wendeler Motorradrennen
live, in Farbe und mit Ton.



GZ-S3
Die Compact-Video-Camera
der neuen Portable-Generation
HR-C3
Der Compact-Video-Cassettenrecorder.



Die Kombination
GZ-S3 und **HR-C3**
auf Schultergestell **SF-P3U**.



GX-S9E
Die bewährte Video-Camera mit dem
problemlosen Handling.

Teilnahme-Coupon einsenden
oder bei van Beek vorbeibringen.
Rechtsweg ausgeschlossen.

JVC
TELESTAR

VIDEO VHS

...und unsere Partner
an der Saar

van Beek GmbH **1a**
SERVICE

Radio · Fernseh · HiFi · Antennenbau · Elektro

6697 Türkismühle, Saarbrücker Straße 61,
Telefon (06852) 1515 und 6959

Teilnahme-Coupon

zur Verlosung von 10 Motorrad-Rennfilmen.
Einsenden oder vorbeibringen bei van Beek
GmbH, 6697 Türkismühle, Saarbrücker Str. 61,
oder 6695 Tholey, Trierer Straße 37.

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Die Teilnahme ist unverbindlich.
Einsendeschluß: 30. September 1983.



Europäische Rundfunk- und Fernseh AG Europa 1
Richard-Wagner-Straße 58-60, 6600 Saarbrücken
Telefon (0681) 307 81

Veteranen: Das große Rennen gegen die Uhr

Moderne Zeiten — das zählt im Rennsport mehr als irgendwo sonst. Keine leistungsfördernde technische Innovation, die nicht sofort von der Konkurrenz abgekupfert würde, um hier noch ein Quentchen Tempo, hier noch ein halbes PS aus dem Material zu pressen. Und so überschlug sich die Entwicklung. Namen, die einst auf den Rennstrecken der Welt Geschichte machten, drohten, in Vergessenheit zu geraten.

Für Veteranenfreunde ein unhaltbarer Zustand. Deshalb sann der Veteranen-Fahrzeug-Verband bereits 1968 auf Abhilfe, begann darüber nachzudenken, wie vergangene Zeiten auf den Rennstrecken von heute wieder aufleben könnten.

Alte, in mühsamer Kleinarbeit restaurierte Museumsstücke in richtige Rennen, in einen Kampf auf Biegen und Brechen zu schicken, war natürlich undenkbar. Zu wertvoll sind die Teile, die bei einem Sturz verbiegen könnten, zu wertvoll sind sogar Kupplungsreibräder, Kolbenringe, Reifen und ähnliche Verschleißteile, um sie voll im Rennbetrieb zu belasten. Ganz abgesehen davon, daß es unmöglich wäre, für die vielen unterschiedlichen Bautypen und Jahrgänge historischer Fahrzeuge gerechte Wettkampfbedingungen zu schaffen.

Ein Weg aus dem Dilemma war freilich schnell gefunden: Der Veteranen-Fahrzeug-Verband ersann Modalitäten für Gleichmäßigkeitsprüfungen. Einzige Aufgabe der Piloten: Ohne Rücksicht darauf, wer am schnellsten ist, möglichst konstante Rundenzeiten zu fahren. Jede Sekunde, die die erste fliegend durchfahrene Runde von den weiteren abweicht, summiert sich auf einem Differenzpunktkonto — und wer am wenigsten Fehlerpunkte hat, gewinnt den Wettbewerb.

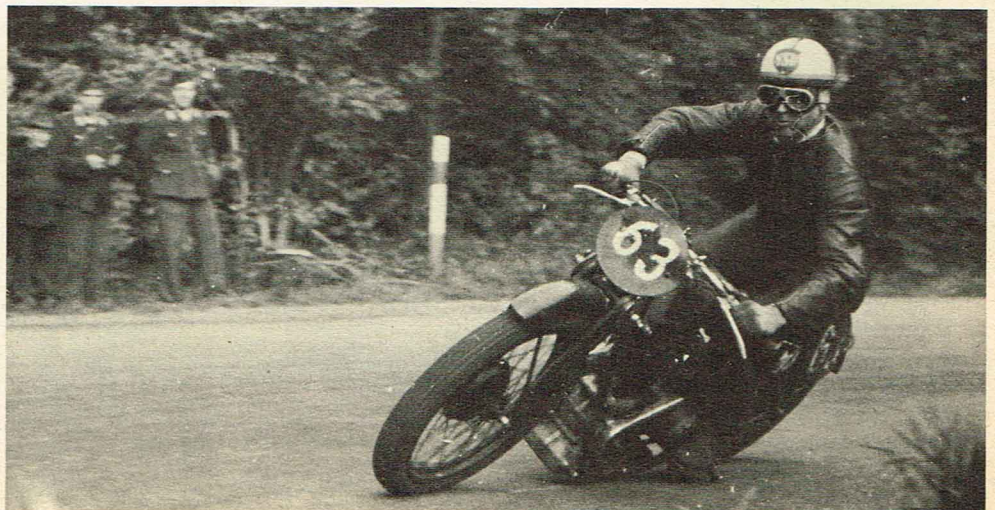
Damit war allen gedient, den Zuschauern wie den Veteranenfreunden, die ihre Museumsstücke endlich wieder auf den Strecken bewegen konnten, für die sie gebaut wurden. Ohne großen Verschleiß oder einen Unfall zu riskieren.

Denn meist stecken unzählige Arbeitsstunden und viel Geld in den alten Prachtstücken. Meist liegen sie vergammelt in irgendeinem Keller, bevor sie ein Oldtimerfreund entdeckt und mit nach Hause nimmt. Erst werden Rahmen, Motorblock und andere Teile sandgestrahlt, um Rostfraß zu entfernen und die Teile für eine Neulackierung vorzubereiten. Dann beginnt die eigentliche Arbeit: Das Suchen nach Ersatzteilen, die gebrochen, verschwunden oder zerschissen sind. Oft gleicht die Suche dem berühmten Beispiel von der Stecknadel im Heuhaufen, weil es Originalteile für vergessene Marken nicht mehr gibt. Dann müssen Veteranenmärkte abgeklappert, Kleinanzeigen genauestens durchsucht werden, dann setzt es Hausbesuche bei anderen Veteranenliebhabern. Wenn's sein muß, im Ausland. Und auch dann bleibt oft als letzte Möglichkeit, ein bestimmtes Teil selbst zu fertigen oder für teures Geld bei speziellen Firmen in Auftrag zu geben.

Eine Sisyphusarbeit also — kein Wunder, daß die Liebhaber an ihren Veteranen hängen.

Starterliste — Soloklasse 1930—1940

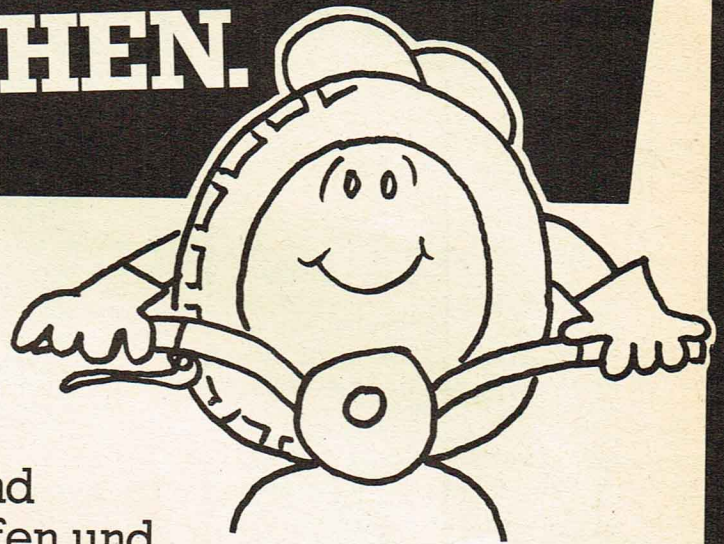
Start-Nr.	Name Fahrer	Motorradtype	Hubraum	Baujahr
101	Dahmen, Karin Engelskirchen	Gilera-Nettuno	250	1939
102	Schieck, Klaus Baden-Baden	Norton	498	1939
103	Bongards Erwin Essen	Moto-Guzzi	250	1939
104	Heck, Alfred Durmersheim	Norton	498	1939
105	Schöneberg, Gerhard Asbach	Rudge	500	1938
106	Jansen, Willi Heinsberg-Karken	Norton	348	1939
107	Strauss, Georg Meinersen	Gilera	500	1939
108	Lusa, Klaus Engelskirchen	Gilera-Saturno	500	1939
109	Haldemann, Hans CH-Bern-Siebefeld	Velocette	350	1938
110	Schmitz, Hermann Düsseldorf	Rudge	500	1939
111	Metzmeier, Heinz Baden-Baden	NSU-SSR 351	350	1937
120	Meier, Heinrich Köln	NSU	250	1936
121	Zeller, Walter Hammerau	BMW	500	1938
122	Dr. Krackowizer, Helmut A-Salzburg	Velocette	350	1939
123	Zimmerlin, Hans Bötzingen	Moto-Guzzi	500	1938
124	Byazio, Ursula Freiburg	Rudge RS	250	1935
125	Armbruster, Horst Freiburg	BSA Empire Start	500	1932
126	Buttermeck Baden-Homburg	Horese	342	1939
127	Brunner, Fritz München	NSU	247	1937
129	Hildebrand, Heinz Schwäbisch-Hall	Ariel-Red-Hunter	500	1938
130	Bungs, Joachim Berlin	Norton Intern.	500	1934
136	Zimmerlin, Christian Bötzingen	Moto Guzzi	250	1936
142	Köhler, Hans-Joachim Berlin	NSU	247	1937
145	Bargmann, Hermann Behringen	DKW	350	
148	Heuberger, Gerd Eichstetten	NSU	500	1931
150	Kauth, Ernst Plaidt	Ariel	500	1938
170	Reeg, Wolfgang Griesheim	Rudge	250	1931



Auch wenn's rund 50 Jahre her ist: Wer schnell sein wollte, mußte auch damals „umlegen“.

VERGÖLST - RUNDUM IN ORDNUNG

**HALLO, EINSPUR-
FREUNDE! WIR HABEN,
WAS SIE SUCHEN.**



Vergölst: Das ist Motorradreifen-Service, wie er sein soll. Wir erfüllen auch die speziellsten Lieferwünsche und beraten Sie gern, welcher Reifen und welches Profil zu Ihrer Maschine und Ihren Fahrgewohnheiten paßt.

Zum Ein- und Ausbau Ihrer Räder finden Sie bei uns immer einen Montageplatz. Unsere Service-Fachleute arbeiten mit viel Know-How und Fingerspitzengefühl. Zum Auswuchten haben wir modernste, speziell für Motorradreifen entwickelte Maschinen. Denn wir wissen, daß Sicherheit und Qualität gerade für Motorradfahrer entscheidende Argumente sind.

Wann kommen Sie bei uns vorbeigefahren?

Ihre Vergölst-Fachbetriebe im Saarland: Es berät Sie:

☎ (068 81) 40 48/49
Herr W. Krämer
Heeresstraße 19
6610 Lebach

☎ (068 21) 410 55
Herr H. Krämer
Im Krummeg/Industriegebiet
6680 Neunkirchen/Wellesweiler

☎ (06 31) 5 50 61/62
Herr und Frau Aichele
Triftstraße 100
6750 Kaiserslautern

☎ (068 42) 20 21/22
Herr Albersmeyer/
Herr Groh/Herr Grün
Gewerbegebiet
6653 Blieskastel-Mimbach

☎ (06 81) 6 33 71/72
Herr Albersmeyer/Herr Hofmann
Straße des 13. Januar 20 - 22
(ehemals Pneurop)
6600 Saarbrücken

☎ (065 81) 34 08
Herr Kettenhofen/
Herr Bouillon
Kammerforststraße 19
5510 Saarburg

Vergölst



Technik pur...

Das waren noch Zeiten Anfang der siebziger Jahre. Renn-Enthusiasten, die damals von Grand Prix zu Grand Prix tigerten, schwärmen heute noch vom Duft des stark rizinushaltigen Rennöls, von den schwarzen Ledercombis der Fahrer, und von den legendären italienischen Maschinen der 500 ccm-Klasse — den MV Agusta. Manche dieser Enthusiasten schwören sogar Stein und Bein darauf, der Klang des Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotors des italienischen Grandsegnieurs habe die Zuschauer auf den Tribünen nicht über das Gehör, sondern über den Bauch erreicht — ein tiefes, martialisches Brüllen, beim Gaszumachen ab und an von lautem Gebell durchsetzt. Das waren noch Zeiten.

Inzwischen haben neue Lärmgesetze den Viertaktern das Lebenslicht ausgeblasen. Gegen die kreischenden, aber für die Mikrofone von Meßgeräten objektiv leiseren Zweitakter haben Viertakter in der 500 ccm-Klasse längst keine Chance mehr. Der letzte Versuch, in die Domäne der Zweitakter einzubrechen, endete 1981 als 30 Millionen-Flop: Die Honda NR 500. Unglaublichen Aufwand hatte Honda getrieben, hatte den V-Vierzylinder mit ovalen Kolben, acht Ventilen pro Zylinder, jeweils zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Zündkerzen ins Rennen geschickt, hatte ihn bis zu 21 000/min drehen lassen — und kam trotzdem längst nicht an die Leistungswerte der vergleichsweise simplen Konkurrenzprodukte von Yamaha und Suzuki heran.

Und die Zweitakttechnik macht von Saison zu Saison weiterhin Riesenfortschritte. Bis zu 140 PS erreichen die Raketen der 500er-Klasse inzwischen. Gut für runde 300 km/h Höchstgeschwindigkeit. Waren es bis vor wenigen Jahren Reihenvierzylinder, die die Rennen unter sich ausmachten, so sind es nun vier Zylinder in quadratischer (Suzuki) oder V-förmiger Anordnung (Yamaha). Das ist zwar komplizierter, bringt aber besseres Handling und schmalere Baubreite. Noch weiter wagte sich, wieder einmal, Honda vor: Sie bauten eine 500er mit drei Zylindern in V-Anordnung, die auf Anhieb schnell und für Siege gut war.

Mit der Abkehr vom Reihenvierzylinder wurde Platz frei für exotische Steuersysteme. Längst nicht mehr wird der Gaswechsel durch simple Schlitze geregelt. Bei Yamaha und Suzuki sind es Drehschieber, bei Honda Membranen, die den Einlaßschlitz stets im exakt richtigen Moment freigeben.

Ebenso aufwendig sind die Systeme der Auslaßsteuerung. Da das Leistungsvermögen bekanntlich von einer optimal zwischen Ein- und Auslaß hin- und hervibrierender „Gas-Schwingungssäule“ abhängt, gilt es, den Auslaßtrakt den je nach Drehzahl unterschiedlichen Gasgeschwindigkeiten anzupassen.

Bei Yamaha geschieht dies über das „Power Valve“, zu deutsch etwa Kraftventil. Dabei handelt sich's um eine kleine Walze, die abhängig von Drehzahl und Stellung des Gasgriffs die Höhe des Auslaßschlitzes verändert. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Auslaßschlitz klein, bei steigenden Drehzahlen gibt das Power Valve den Auslaßschlitz immer mehr frei.



Bridgestone ist der führende Reifenhersteller Japans, zugleich der viertgrößte Produzent weltweit. Über 1200 Ingenieure und Techniker arbeiten für Sie. Auch im Bereich Motorrad-Reifen.

„Computer-Elektron.-Achsmessung — mit Einstellung.“
Von der Beratung bis zur schnellen Montage.
Service vom Fachmann.

Reifen Lindinger GmbH

Untere Bliessstraße 9, 6680 Neunkirchen, Telefon (06821) 2874/2875
Gehnbachstraße 2, 6670 St. Ingbert, Telefon (06894) 2006/2007

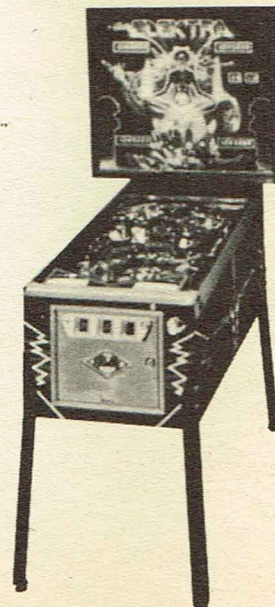
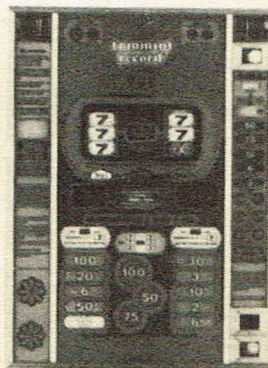
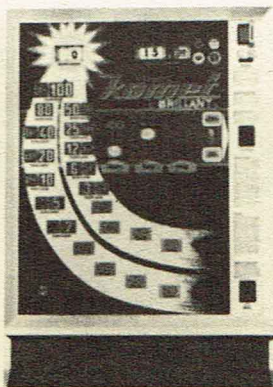
WMS WAHL MOTORRADSPORT

STARK FÜR'S GELÄNDE
Katalog 1 '83 gegen DM 2,- in Briefm. anfordern
Lebacher Straße 34 - 6637 Nalbach-Körprich
☎ (0 68 38) 8 03 00 oder (0 68 81) 49 02

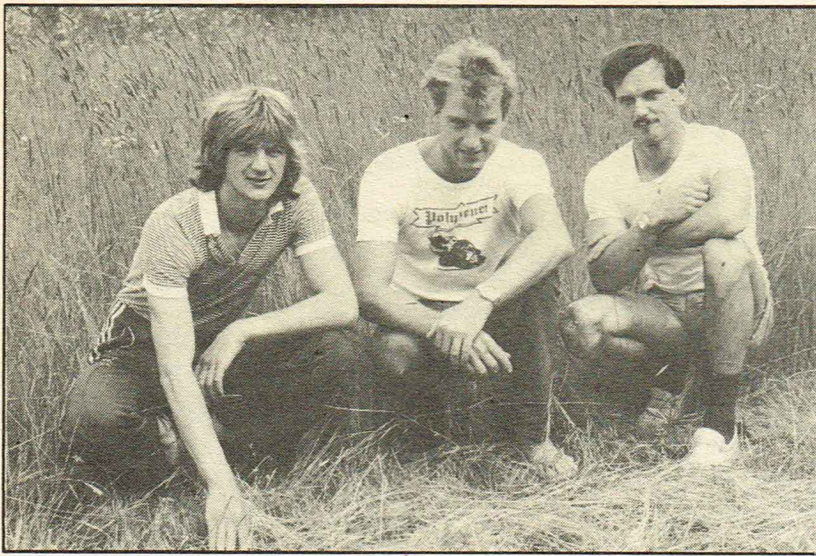
Automaten Franz Huber

Musik-, Spiel- und Unterhaltungsautomaten aller Art

Vertrieb, Aufstellung, Service
Eisenbahnstraße 2, 6690 St. Wendel
Telefon (06851) 70520



... das sollten Sie wissen !



Frank Wagner, Ernst Gschwender, Bodo Schmidt

Das Team

Im letzten Jahr tauchte der Name eines neuen Teams im deutschen Straßenrennsport auf. Zu Beginn wußten viele nichts rechtes mit dem Namen MO-MOTUL anzufangen. Doch mit den ersten Erfolgen stellte sich die Neugier der Rennbesucher und Insider ein, wer sich hinter dem Namen verbirgt.

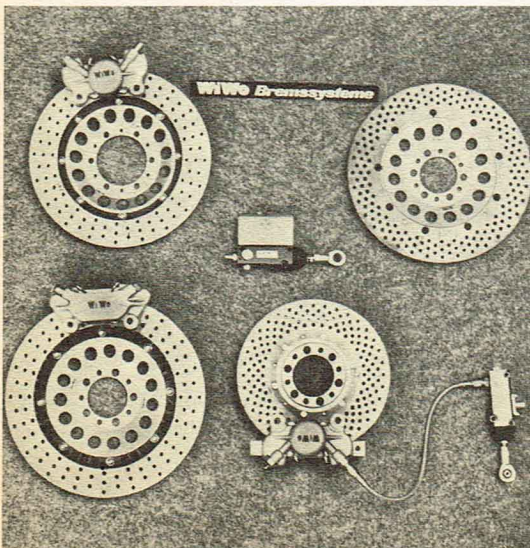
Eine Motorrad-Fachzeitschrift und ein französischer Mineralölkonzern hatten gemeinsam ein Rennteam gegründet. Beide verfolgten dabei das gleiche Ziel: Hebung des Bekanntheitsgrades bei Motorradfahrern.

Mittlerweile ist der Name schon zu einem festen Begriff im deutschen Rennsport geworden. Nicht zuletzt durch die guten Erfolge von Ernst Gschwender und Bodo Schmidt. Doch maßgeblichen Anteil an den Erfolgen hat Teamchef John Dodds. Der vierfache Grand-Prix-Sieger hat bei seinen Schützlingen die notwendige Akzeptanz. Mit seinem reichhaltigen Wissen und seinen richtigen Entscheidungen, zum Beispiel bei der nicht immer ganz unproblematischen Reifenwahl, verlassen sich die Fahrer ganz auf ihn.

Für die Saison 1983 sind drei Fahrer im Team. Ernst Gschwender und Bodo Schmidt waren bereits letztes Jahr dabei. Neu im Team ist der junge Frank Wagner, der in den Klassen 250 und 350 Kubikzentimeter starten wird. Dabei bleibt man dem Grundsatz treu, auch jungen, talentierten Fahrern eine Chance zu geben.

Diese nehmen auch weiterhin die zusätzliche Unterstützung der Sponsor-Firmen Polybauer-Verkleidungen, Schuh-Motorradzubehör, FLM-Lederkombis, Aperitifhersteller Pernod und Iwis-Ketten in Anspruch.

Sponsored by:



WiWo Bremssysteme

Entwickelt von Fahrern für Fahrer · Für alle Rennmaschinen

Bremsscheiben alle Größen, normal und belüftet, Bremszangen, Bremsbeläge, Bremsanschlüsse, Bremschläuche, Adapter, Gabelbrücken, Hauptbremszylinder, Sonderanfertigungen.

NEU! 4 Kolbenzange für 16"-Räder, kl. 2 Kolbenzange für Maschinen 80 ccm bis 125 ccm, verstellbares mechanisches Anti Dive für alle Rennmaschinen.

UND! Scheibenbremsanlage vorn und hinten, für alle Moto-Cross- und Enduro-Motorräder.

Katalog anfordern. Schutzgebühr DM 5,-.

Inh. Anita BULGER

Asternweg 3 · 5441 Ulmen-Vorpochen · Tel. (02676) 615



Preis der saarländischen Volksbanken

Rennen 3 · 18 Runden — Klasse bis 250 ccm

IM VISIER:

Reinhold Roth

Reinhold Roth, 31jähriger deutscher Halbliter- und nebenbei Europameister, reibt sich erwartungsfroh die Hände. „Im Frühjahr, bei der Motorradausstellung des MSC Nordsaar, hab' ich mir die Strecke bereits angeguckt. Ich freu' mich richtig darauf, hier zu fahren...“ Reinhold Roth, wegen seiner längst überwundenen Vorliebe zu starken Zigaretten auch „Jointie“ genannt, freut sich freilich nicht nur auf St. Wendel — er freut sich, überhaupt in dieser Saison an den Start gehen zu können.

Denn noch im Januar, als andere Teams längst in ihren Saisonvorbereitungen steckten, als die Rennmotorräder längst verteilt und die meisten Sponsorverträge abgeschlossen waren, stand Reinhold Roth von einem Tag auf den anderen mit leeren Händen da — sein Hauptsponsor Kucera hatte ihn hängenlassen. „Ich kannte Kucera ja schon seit Jahren, und deshalb kam mir das gleich komisch vor, als er den ganzen Januar über nichts von sich hören ließ. Als ich dann schließlich anrief und fragte, wie's denn nun aussehe in der neuen Saison, traf's mich wie ein Keulenschlag — tut mir leid, geht nicht mehr, sagte er. Knall auf Fall...“



Reinhold Roth, ein Lächeln vor dem Start

Doch Reinhold Roth, auf der Rennstrecke ein Kämpfer, ist auch im Alltag kein Typ, der so schnell aufgibt. Er schwatzte seiner Bank einen Kredit ab, ergatterte die letzte, die allerletzte Yamaha TZ 250, die in diesem Jahr in Deutschland zu kaufen war. Er belastete sein überzogenes Konto ferner mit einer unermeßlichen Telefonrechnung — vier Wochen lang blockierte er so ziemlich alle nur denkbaren Telefonleitungen der Motorradbranche, um auf die Schnelle ein paar Mark für die in den Startlöchern befindliche Saison loszueisen.

Und er hatte das Glück des Tüchtigen. Er angelte Helmut Fath als Techniker, denselben Fath, der 1968 als Gespannweltmeister Geschichte und seit 1970 nur mehr schnelle Motoren machte. Und er angelte Sponsorverträge in letzter Minute. Die ganze Motorradbranche war beeindruckt vom Organisationstalent des Amtzellers. Sogar Wolfgang Kucera überlegte sich's nochmal anders und bot Reinhold Roth einen neuen Vertrag.

Fortsetzung S. 14

Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort/-land	Fahrzeug/Marke
D 1	Chas Mortimer	England	Armstrong
D 2	Neil Tuxworth	England	Baitish Wicks
3	Larney Robert William	England	Spondon Rotax
D 4	Huxley Derek	England	Yamaha
5	Cannan Doug	England	Yamaha
D 6	Bew.: Römer-Racing Team Roth Reinhold	Amtzell	MBV
D 7	Bew.: Mo-Motul-Racing-Team Köln Schmidt Bodo	Lebach	Yali-TZ-J
8	Besendörfer Herbert	Rosstal	Yamaha TZ
D 9	Bew.: Sinzinger Mineralbrunnen Pörzgen Roland	Sinzig	BLA Yamaha
D 10	Bew.: Mo-Motul-Racing-Team Köln Wagner Fank	Meißenheim	Dodds-Yamaha
11	Lederer Michael	Schwäb. Hall	Yamaha
12	Sakai Kiyotaka	Japan	Yamaha
14	Ikeda Nao	Japan	Yamaha TZ
D 15	Marschouten van Niko	Niederlande	Yamaha
16	Srna Marian	CSSR	Yamaha Shell
17	Simeon Michel	Belgien	Rotax
18	Cassiers Michel	Belgien	Rotax
D 19	Weeden John	Irland	Armstrong
D 20	Roberts Eddie	Irland	Maxton Rotax
21	Carey Tony	Irland	Yamaha TZ
D 22	Barr Martin	Irland	Yamaha
23	Anders Skov	Dänemark	Yamaha TZ
D 24	Delaby René	Belgien	Armstrong Rotax
D 25	Fischer Gerold	Vaihingen	Yamaha
26	Becker Hans	Kirchen	Schneider-Yamaha
27	Beck Jakob	Westerringen	Bakker-Rotax
28	Hauf Herbert	Brebach	ES-Yamaha
29	Kittler Karl-Heinz	Lauf	Yamaha
30	Driesch Clemens	Annweiler	Yamaha
31	Gerwin Rainer	Leverkusen	Yamaha TZ
32	Jung Axel	Wermelskirchen	Kawasaki KR
33	Hutter Josef	Österreich	Nicco-Bakker-Bartol
34	Obinger Manfred	Österreich	Yamaha TZK
D 35	Minich Siegfried	Österreich	Rotax
36	Kölbl Bruno	Freiburg	Yamaha
37	Bew.: Yamaha Löffler-Racing-Team Willmann Georg	Reichshof	Yamaha TZ
38	Müller Johannes	Kamen	Yamaha TZ J
D 39	Weibel Edwin	Schweiz	Hosteller Yamaha
40	Lüscher Bruno	Schweiz	Hosteller Yamaha
D 41	Luzi Urs	Schweiz	Beko
42	Fuhrmann Peter	Schweiz	Kung Yamaha
D 43	Gächter Ruedi	Schweiz	Yamaha TZ
44	Quentin Serrels	Niederlande	Yamaha

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

Finanzielle Überraschungen leichter verkraften. Mit unserer Sparberatung kein Problem.

Sie kommen meistens unerwartet:
Pannen, Reparaturen, Extra-
Ausgaben. Für solche Fälle brauchen
Sie ein finanzielles Polster.
Drei Gehälter auf dem Sparbuch
heißt die goldene Regel. Unser Fach-
berater zeigt Ihnen, wie Sie das
Geld schnell und
bequem zusammen-
bekommen. Sprechen Sie
mit ihm.



Wir bieten
mehr
als Geld und
Zinsen.



Volksbank

IM VISIER: Reinhold Roth

Fortsetzung v. S. 12

Doch der winkte ab — nicht aus verletztem Stolz, sondern weil Kuceras Angebot nicht dem Vergleich mit dem Vorjahr standhalten konnte.

So gut es mit der Saisonvorbereitung noch geklappt hatte, so schlecht lief's in den ersten Rennen. Grand Prix von Le Mans: Gleich in der ersten Trainingsrunde verflüchtigte sich eine Schraube am Kühlmantel des Zylinderkopfs. Wasser tropfte heraus und landete auf dem Hinterrad. „Ich stürzte — batsch, war das Schlüsselbein ab...“ erinnert sich Roth. Kleinmobil-Eigner Dr. Costa riet ab, im Rennen zu fahren — Reinhold Roth fuhr trotzdem, unter Schmerzen, und wurde 18.

Wenig später trat Reinhold Roth fürs Eckert-Team bei den 24 Stunden von Le Mans an.



Reinhold Roth läßt fliegen...

Nach drei Stunden riß ein Pleuel ab, durchschlag die Ölwanne. Öl tropfte aufs Hinterrad — „batsch, war das Schlüsselbein wieder ab...“

Reinhold Roth: „Gleich darauf reisten wir nach Spanien zum Grand Prix, das hat verflucht weh getan — aber was willst Du machen, ich bin schließlich ein Profi, der von guten Plazierungen und vom Rennfahren leben muß.“ Platz 15 nach einem Kolbenbruch im Training war ein schlechter Lohn für seinen großen Einsatz.

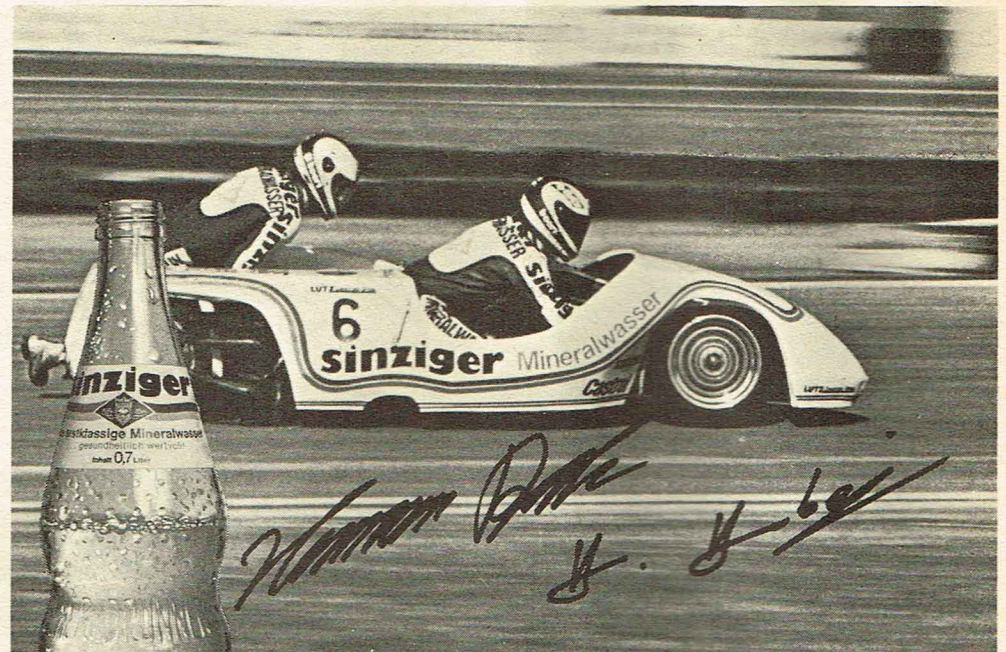
Endgültig gestoppt wurde Roth dann beim DM-Lauf in Zolder. Der Reißverschluß seiner Ledercombi platzte auf, der Fahrtwind blähte den Anzug auf wie ein Regattasegel. „Ich hab' ein Bild zuhause, da sehe ich von hinten aus wie ein Drei-Zentner-Mann“, grinst Reinhold Roth. Pech nur, daß er in der vorletzten Runde in einer Schikane von einer Windbö erfaßt wurde, nicht rechtzeitig umlegen konnte und zu Boden ging.

Die Grand Prix von Assen und Spa mußte er wegen eines Beckenrisses sausen lassen, dafür wurde er Sechster beim Grand Prix in Silverstone, Dritter beim DM-Lauf auf dem Salzburgring und, vor Harald Eckl und Martin Wimmer, Sieger beim DM-Lauf in Hockenheim.

Das war gleichzeitig auch der erste Sieg für Roths neuen Hauptsponsor Römer. Im Hinblick auf die Talente seines Schützlings ist der Helmhersteller sogar gewillt, für die neue Saison 1984 tief in die Tasche zu greifen — eine komplette Grand Prix-Saison wird Reinhold Roth im nächsten Jahr bestreiten.

Bloß ist noch nicht sicher, auf welchen Motorrädern. Roth dachte schon an einen Honda-Production-Racer, an einen der schnellen Dreizylinder. „Mit den Suzuki RG 500 beißen sich Leute wie Gustav Reiner oder Ernst Gschwender gegen die Weltelite die Zähne aus,“ rechnet Roth. „So eine Honda ist, wenn man sich zum Beispiel Ray-

Die Frische-Klasse für sich **Sinziger**



natürliches, gesundes
Mineralwasser
aus SINZIG a. Rh.

SINZIGER MINERALBRUNNEN Postfach 1288
5485 SINZIG/RHEIN Tel. (02642) 41076

K

mond Roche anguckt, schon besser.“ Andererseits ist nicht jeder so zufrieden wie der französische Lockenkopf — andere klagen über Leistungsmangel und technische Probleme.

Auch mit einer der neuen 250 ccm-Honda spekuliert Roth. „10 PS mehr als die Yamaha TZ 250 — wenn das wirklich stimmen sollte, wäre die Honda natürlich Topfavorit in dieser Klasse. Denn zehn PS holt der beste Tuner nicht aus den TZ raus.“

Bis zu einer Entscheidung müssen erst mal die technischen Daten der neuen Honda-Modelle des Jahrgangs 1984 vorliegen. Sicher ist bloß, daß Roth, wenn er 1984 in zwei Klassen international an den Start gehen will, ein gutes Mechanikerteam zusammenschleppen muß. „Dann muß ich mich nur noch fürs Fahren fithalten.“

Aber gute Mechaniker sind leider schwer zu kriegen, weshalb Roth in der Saison 1983 auch selber den Schraubenschlüssel in die Hand nahm. In St. Wendel freilich ist das sein großer Vorteil. Da wird nämlich neben den Motorradrennen ein Fahrrad-Sprint für Mechaniker und Presseleute ausgeschrieben. Reinhold Roth: „Ich bin schließlich mein Mechaniker — also radle ich mit...“



*Pressopresso-Röstkaffee
auch für Ihre
Kaffeemaschine!*

• für einen guten, starken
Filterkaffee
• und für viele andere Kaffee-
Spezialitäten



Sag: Ich will...

Irgendwann ist man soweit, daß man sich etwas leistet, was man eigentlich schon immer wollte.

Castrol
...nichts anderes.



Für 2-Takter

Castrol TTS Voll-synthetisches Hochleistungs-Motorenöl für den sportlichen 2-Takt-Motor. Motorsport-Qualität. Selbstmischend, aber auch für getrennte Pumpenschmierung (Autolube-Systeme) geeignet. Mischungsverhältnis entsprechend Herstellervorschrift bis 1:100.
1-Liter-Schraubverschluß-Dose.

Für 4-Takter

Castrol Formula RS Voll-synthetisches Hochleistungs-Motorenöl. SAE 15W-50. Motorsport-Qualität. Sicherheitsreserven auch bei härtester Beanspruchung.
1-Liter-Schraubverschluß-Dose.



SZ-Pokale für die Sieger

Attraktive und wertvolle Pokale hat die Saarbrücker Zeitung für die Sieger der international ausgeschriebenen Klassen ausgesetzt.

Diese Form ist mit Sicherheit einmalig und soll somit nachhaltig an das einzigste internationale Motorrad-Straßenrennen in Deutschland erinnern.

Wer die Pokale mitnehmen wird, steht erst am Sonntag nach hoffentlich spannenden Kämpfen um Zehntelsekunden fest. Die Saarbrücker Zeitung wird zu den Gratulanten gehören.



START! Die SZ-Siegertrophäe winkt!



Manfred Herweh noch verletzt

Im letzten Jahr stand Manfred Herweh zweimal auf dem Treppchen mit der Nummer 1, nahm 2 Siegerkränze und den Streckenrekord mit nach Hause. Er wird zwar diesmal auch dabei sein, aber nur als Zuschauer. „Es ist zum Verrücktwerden, ich hab mich wirklich riesig auf St. Wendel gefreut, aber es geht einfach nicht.“ Traurig, aber wahr! Die Armverletzung vom Sturz beim WM-Lauf in Silverstone ist bis St. Wendel nicht ausgeheilt, fraglich sogar noch, ob er die beiden letzten Läufe zur DM fahren kann.

Trotzdem, Manfred Herweh's Einstieg in die Weltmeisterschaft war einfach super. Wer hätte ihm das zugetraut, einen 3. Platz in Monza, ein Sieg auf dem Salzburgring. Er hat den oftmals störrischen Rotex-Motor standfest gemacht, hat tage- und nächtelang geschraubt, war Kämpfer mit Leib und Seele.

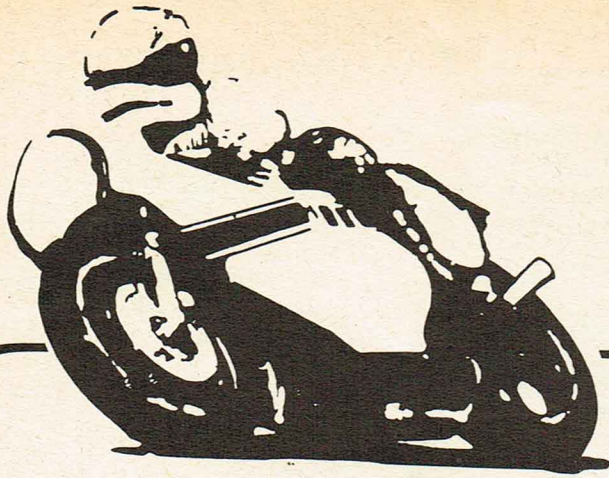
Manfred, die Fans werden dir in St. Wendel zujubeln und warten auf deine Ehrenrunde im Auto der Rennleitung.

Mit ihm gearbeitet, gezittert und gejubelt haben seine Familie und natürlich seine Technikercrew. Ebenso ehrgeizig und besessen wie der Fahrer, beseelt vom Gedanken, das Optimale zu leisten. In vielen Nächten war Schlaf ein Fremdwort, doch nur diese Einstellung, diese Motivation führt zum Erfolg. Für die nächste Saison sind die Weichen gestellt, auf ein Neues.



römer





Immer vorn'

mit dem Finanzierungsprogramm
der SKG BANK

Ob Finanzierung oder Leasing, mit unserem Finanzierungsangebot können Sie sich bereits heute das leisten, was Sie erst später anschaffen wollten.

Die SKG-Finanzierung bietet Ihnen folgende Vorteile:

- keine Anzahlung erforderlich
- schnelle, diskrete Abwicklung und Lieferung
- Sie nutzen die jetzigen Preise
- Barkredit über Kaufpreis hinaus möglich
- Sie entscheiden mit über die Höhe der monatlichen Zahlung.

Lassen Sie sich ausführlich beraten.

Die SKG-Bank immer vorne! Deshalb können Sie bei uns

**Gustav Reiner
und
Bodo Schmidt**

persönlich kennenlernen. Große Autogrammstunde

**8. September 1983, 14.00-15.00 Uhr
SKG-Bank, 6680 Neunkirchen, Bahnhofstraße 15,**

**8. September 1983, 16.15-17.15 Uhr
SKG-Bank, 6630 Saarlouis, Bibelstraße 6-7**



SKG BANK

6600 Saarbrücken, Cecilienstraße 4,

6680 Neunkirchen, Bahnhofstraße 15

6630 Saarlouis, Bibelstraße 6-7

6620 Völklingen, Karl-Janssen-Straße 18

6740 Landau/Pf., Ostbahnstraße 45-47

6500 Mainz, Flachsmarkt 1

5500 Trier, Porta-Nigra-Platz 7

Das ist Ihre große Chance!

Eine Super-Verlosung haben wir angekündigt, hier ist der Beweis.


1. Preis: HONDA VT 500 E



Wir machen Motorrad-Geschichte.  **HONDA**

2. Preis: Suzuki: GSX 400 F



 **Super-Technik von Suzuki.**
SUZUKI

Mit Ledercombi, Helm und Stiefeln wird der HONDA-Gewinner ausgerüstet von HONDA-Schuh in St. Wendel
Der Suzuki-Gewinner von Fa. LUDWIG in Primstal
Der KAWA-Gewinner von Theo Bürger in Saarbrücken

3. Preis: KAWASAKI Z 400 GP

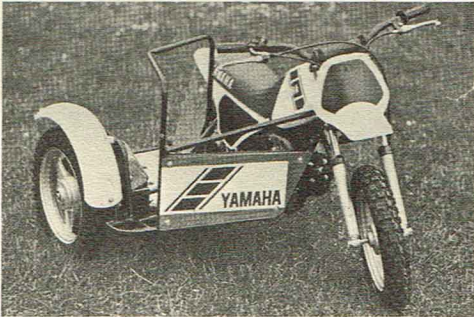


Komm zu  Kawasaki
Die Motorrad-Faszination

4. Preis: Vespa PK 125
...ihr zuverlässiger Partner



5. Preis: Yamaha PW 50 mit Seitenwagen
...für die Weltmeister von morgen...



6. Preis: CIAO-MOFA

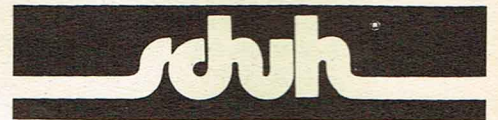
7. Preis: BIANCHI-Damenfahrrad
...italienischer Charme

Die Motorräder werden fürs erste Halbjahr der Zulassung **kostenlos** von der **SAARLAND-VERSICHERUNG** versichert

Die Kraft-Reserve für den Sieg...

Höll, das sind die Fleisch- und Wurstwaren mit der goldgrünen Plombe.
...Wurst von Höll.

So können Sie gewinnen:
Kaufen Sie am Samstag oder am Sonntag (letzter Termin 14.00 Uhr) Ihr Glückslos an den Verkaufsständen oder im Zelt oder an der Strecke. 1,- DM pro Los müssen Sie ausgeben. Die große Verlosung ist am Sonntag um 15.30 Uhr.



Das neue saarländische Motormagazin.

**AUTO
MOTOR
-REVUE**
Saarländisches Motormagazin

Wir möchten Ihnen hier unsere neue saarländische Fachzeitschrift im Bereich Auto und Motorräder vorstellen. Unsere Ziele sind, speziell den saarländischen Leser zu informieren über:

Neuerscheinungen auf dem **Auto- und Motorradmarkt** (mit Hinweisen auf saarländische Händler, die diese Modelle vertreiben);
Testberichte;
motorsportliche Ereignisse (Sonderberichte) z. B. das im September in St. Wendel stattfindende internationale Motorradrennen;
Werksreportagen von saarländischen Betrieben, auch außerhalb der Auto- und Motorradbranche;
Versicherungs- und Rechtsschutz bei Unfällen; und vor allem: ein **Inseratenteil**, in dem der Leser günstig seinen Gebrauchtwagen zum Verkauf anbieten kann.

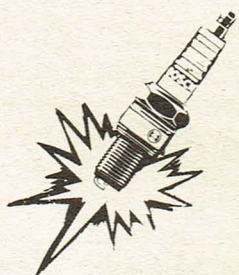
Wir sind auch dabei, eine Serie zu erarbeiten, in der wir dem Autofahrer einfach, aber genau und fachmännisch die Funktionsweise verschiedener Kraftfahrzeugteile erklären, um ihm das Verständnis der Technik zu erleichtern, was bei eventuellen Pannen sehr nützlich sein kann. Im übrigen freuen wir uns über jede Leserschrift, über Kritik und Anregungen. Wir werden uns auch bemühen, Fragen, die unseren Fachbereich betreffen, genau (und natürlich kostenlos) zu beantworten. Wir wünschen uns, daß das neue saarländische Motormagazin guten Anklang bei Ihnen findet.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion
AUTO-MOTOR-REVUE

BP-Station **Werner Schmidt**



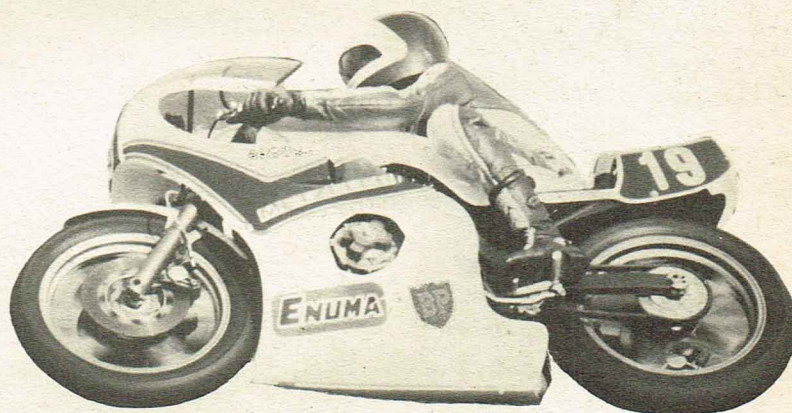
Kfz-Electromeister
6670 St. Ingbert, Saarbrücker Straße 6a,
Telefon (06894) 4468



- Kfz-Elektrik
- Kfz-Reparaturen
- Moderne Waschanlage
- Reifendienst + Montage

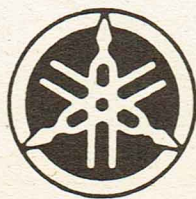


„Unser leistungsfähigstes Motoröl
für PS-starke Superbikes!“



...auch Klaus Bernarding, Rennfahrer,
steht auf BP STRATO

11 Jahre
(1972—1983)



YAMAHA



ZWEIRAD HEES

Meisterbetrieb
Lebacher Straße 190, 6600 Saarbrücken
Telefon (0681) 74404

NAVO

Die perfekte Weiterentwicklung

NAVA 2 Aircontrol

einer der meistgetragenen Schutzhelme der Welt – mit 10 wichtigen Konstruktionsmerkmalen, den heutigen Sicherheitsanforderungen bestmöglichst entgegenkommend!

1. Gesamtkonzeption der Schale glattflächig, ohne überstehende Kanten.
2. Kein aufgesetztes Visier, sondern Totalintegration in geschlossenem Zustand.
3. Keine sichtbeeinträchtigende Visierumrahmung weder durch Farbe noch bauteilbedingt.
4. Zugfreie Be- und Entlüftung des Visiers dort wo sie sein soll.



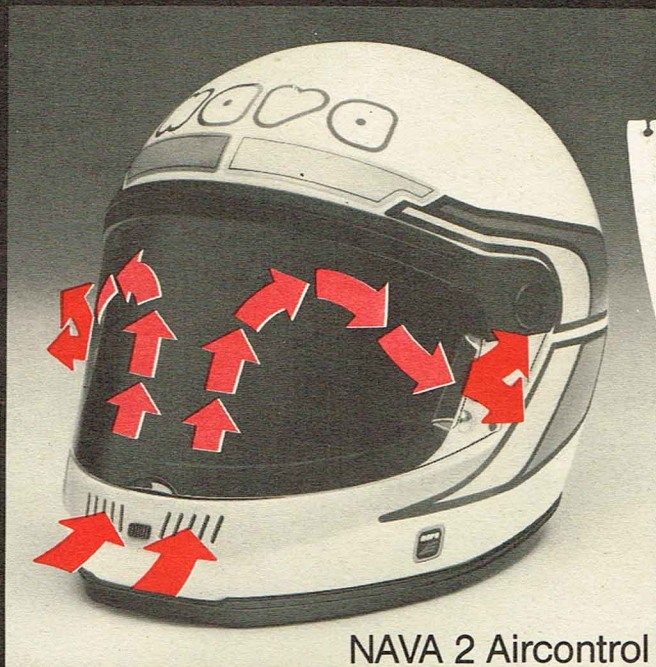
5. Belüftungsschieber von außen bedienbar.

20 Superbikes zu gewinnen!

RED POINT

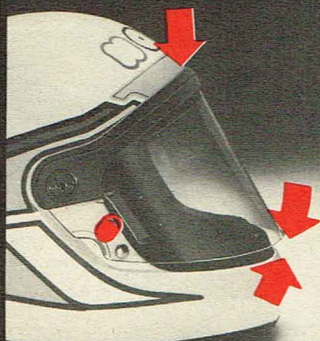


Erkundigen Sie sich bei Ihrem NAVA-Fachhändler nach RED POINT. Teilnahmekarten nur beim Händler erhältlich.

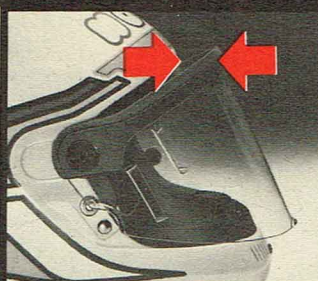


NAVA 2 Aircontrol

6. Abdichtende Visieroberkante schützt vor Witterungseinflüssen.



7. Trotz eingerasteter seitlicher Druckknöpfe kann das Visier leicht geöffnet werden. Dadurch kein Aufreißen bei schneller Fahrt durch Fahrtwind.



8. Für langsame Geschwindigkeiten, z. B. Stadtfahrt, kann das Visier weit nach vorn gestellt werden.



9. Tag- und Nachtreфлекoren an allen Seiten.

10. Wir garantieren auch beim NAVA 2 Aircontrol ein Optimum an Stoßabsorption.

Die Stoßabsorption reicht bei allen NAVA Helmen über die gesamte Helmschale.

Wir meinen, das ist das Wichtigste!

Gewicht: 1250 gr. ± 50 gr.

Material: Polycarbonat (Lexan)

Größen:

xs	s	m	l	xl	xxl
53	55	57	59	61	63

Farben: weiß, schwarz, rot, dunkelblau

NAVA's unverbindliche Preisempfehlung
DM **159,-**

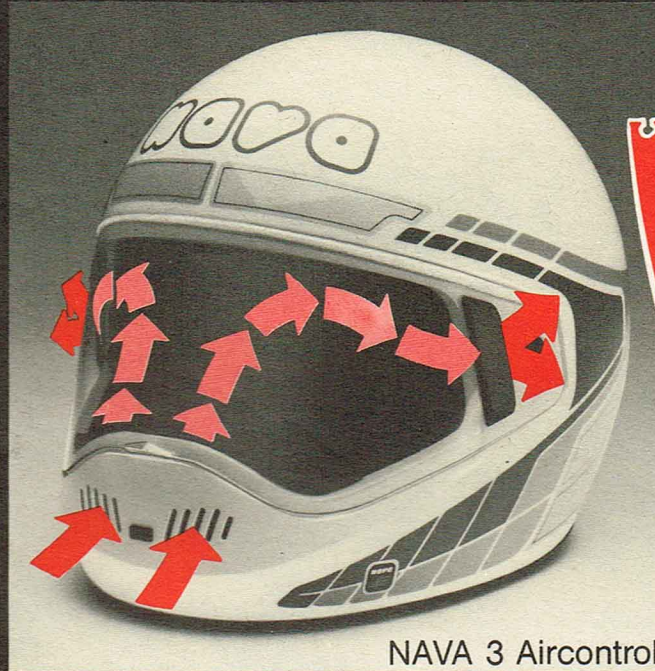
W. Kucera Import GmbH



NAVO

Mit **NAVA**

immer einen Schritt voraus?!



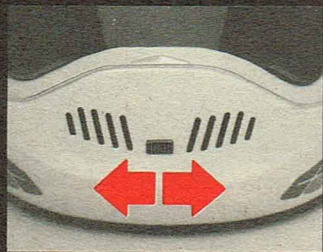
NAVA 3 Aircontrol

NAVA 3
immer unter den Besten.
Das beweisen Helmtests:
Testsieger in Punkto Schutzwirkung
in „Motorrad“ Nr. 8/82
Gesamtsieger in „Bike“ (S) Nr. 1/81
Unter den Besten in „mo“ Nr. 5/82

Wir stellen vor: NAVA 3 Aircontrol

mit 10 wichtigen Konstruktionsmerkmalen in seiner bekannten glattflächigen, (ohne überstehende Kanten und aufgesetztem Visier) den Sicherheitsanforderungen bestmöglichst entgegenkommenden Gesamtkonzeption!

1. Einfaches, patentiertes Visiersystem, stufenlos verstellbar, hält in jeder gewünschten Lage! Kein Rastersystem mehr!
2. Zugfreie Be- und Entlüftung über das Visier, dort wo sie sein soll.



3. Belüftungsschieber ohne Komplikationen von außen einfach zu bedienen.

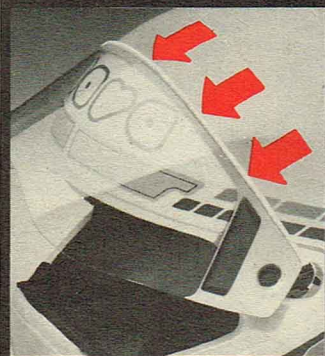
20 Superbikes zu gewinnen!

RED POINT



Erkundigen Sie sich bei Ihrem NAVA-Fachhändler nach **RED POINT**. Teilnahmekarten nur beim Händler erhältlich.

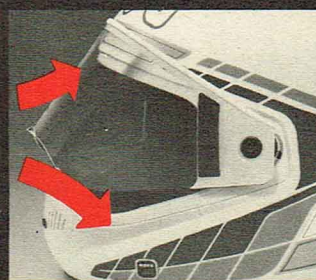
4. Keine sichtbeeinträchtigende Visiereinrahmung, weder durch Farbe, noch durch einen bauteilbedingten Rahmen.



5. In jeder gewünschten Fahrstellung, gegen Witterungseinflüsse von oben absolut abdichtendes Visier.

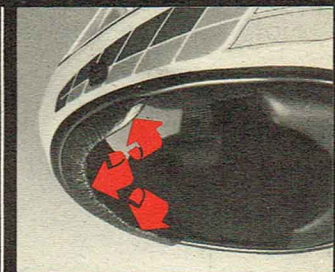


6. Tag- und Nachtreflektoren an allen Seiten.



7. Durch die abdichtende Visieroberkante bildet sich ein Luftpolster im Helm, so daß sich keine Zugluft entwickeln kann.

8. Ein allen internationalen Sicherheitsbestimmungen entsprechendes Lexanvisier.



9. Je nach Bedarf, ein- und ausklappbarer Wind- und Witterschutz.

10. Der NAVA 3 bietet ein Optimum an Schutz, denn er war Testsieger in punkto Schutzwirkung: Motorrad Nr. 8/82, Bike (Schweden) Heft Nr. 1/82.

Wir meinen, das ist das Wichtigste!

Lieferbar bei Ihrem NAVA-Fachhändler in den Farben: weiß, schwarz, rot, dunkelblau; Größen: 53 / 55 / 57 / 59 / 61 / 63

Nava's
Unverbindliche Preisempfehlung
DM **189,-**

W. Kucera Import GmbH



NAVA

Ein Sieg ist das Ziel für Bodo!

Bodo Schmidts Ziel für St. Wendel ist eindeutig: „Diesmal will ich in der 350 ccm-Klasse unbedingt gewinnen“, sagt er klipp und klar.

Zu gönnen wär's dem 25jährigen Lokalmatador in St. Wendel schon, denn im letzten Jahr hat der Lampertheimer Manfred Herweh ihm den Sieg vor der Nase weggeschnappt. Rundenlang hielten die beiden die Zuschauer mit einem Rad an Rad-Duell in Atem, hängten die Konkurrenz sage und schreibe um mehr als eine Minute ab. Pech, daß Bodo Schmidt an einem Überrundeten nicht flott genug vorbeikam und sich folglich mit Platz zwei begnügen mußte.

Auch in der Deutschen Meisterschaft hatte er gegen Manfred Herweh Pech. Zum Beispiel in Zolder: Da hatte er den Überraschungssieger des letztjährigen deutschen Grand Prix bis zur letzten Runde im Griff. Dann sprang ihm der Gang raus, und wieder war Herweh als erster im Ziel.

Inzwischen führt Bodo Schmidt in der DM-Wertung. Was ihm sofort als unfreiwilliges Geschenk des verletzten Manfred Herweh angerechnet wurde. „Ständig behaupten irgendwelche Leute, daß ich gegen einen gesunden Manfred Herweh nie Deutscher Meister werden könnte. Schade, daß der Manfred nicht fahren kann. Sonst hätte ich das Gegenteil beweisen können.“

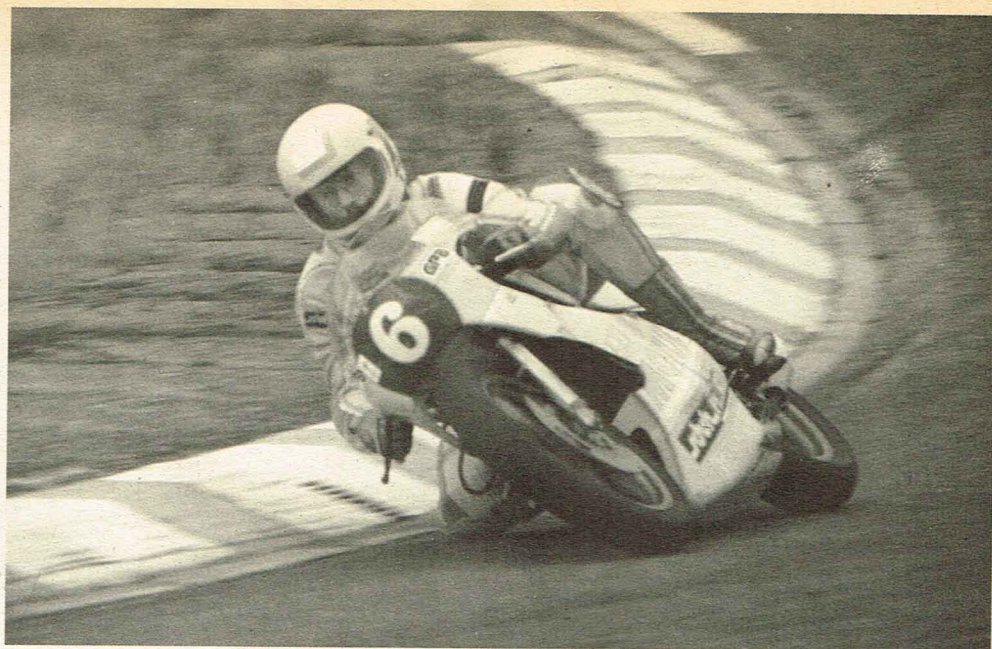
Denn eins muß man Bodo Schmidt lassen: Er fährt nicht nur gut Motorrad, sondern versteht auch was vom Innenleben eines Rennzweitakters.

So absolvierte er im Winter seine Diplomarbeit als Fahrzeugingenieur — indem er für eine TZ 350 30 Auspuffanlagen dengelte und auf dem Prüfstand die beste auswählte. „Da hab' ich muntere 80 PS herausgebremst,“ erklärte Bodo Schmidt. Zum Vergleich: Yamaha TZ 350 haben neun Pferdchen weniger. Ein Beweis dafür, daß ein cleverer Techniker mit bescheidenen Mitteln oftmals mehr zustandebringt als das gigantische „Research and Development“-Center von Yamaha in Japan, wo an hochwertigen Terminals „Computer aided Design“, Fahrzeugentwicklung mit hypermoderner Computerhilfe, betrieben wird.

Bodo Schmidt ist Yamaha-Fahrwerken gegenüber sehr kritisch geworden. Das ist ihm nicht zu verdenken, nachdem er vor 4 Wochen nach seinem Sieg beim letzten DM-Lauf in Hockenheim feststellen mußte, daß sein Rahmen gebrochen war.

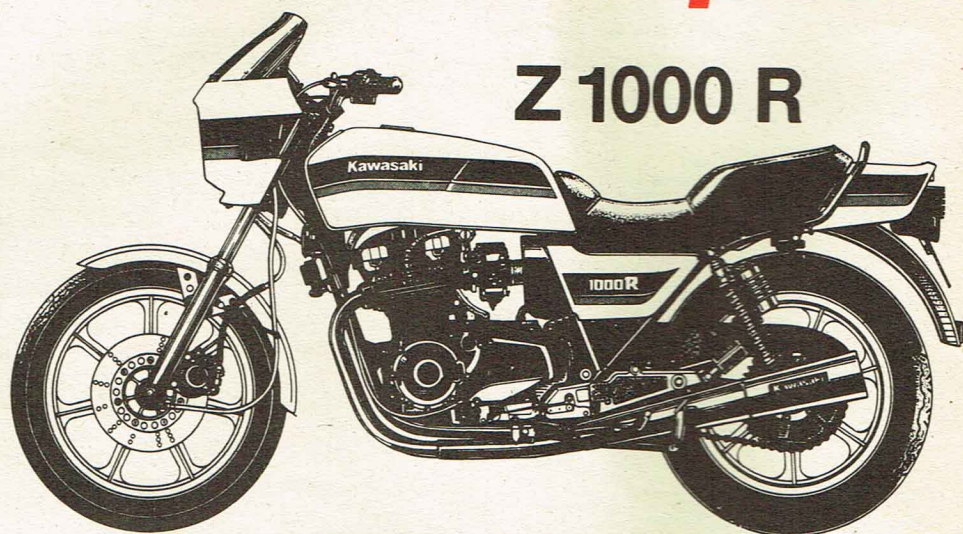
Im nächsten Jahr würde Bodo Schmidt am liebsten mit zwei der neuen 250 ccm-Honda's von Rennen zu Rennen tingeln. „Wenn das stimmt, mit den zehn PS“, sagt er unisono mit Reinhold Roth, „dann gewinnen die TZ 250 keinen Blumentopf mehr.“ Selbst fünf PS mehr, sagt Bodo, wären Grund genug, sich nach einer der neuen Honda's umzuschauen.

Daß er fahrerisch mithalten kann, hat er nicht nur in der DM bewiesen. Als er Ende August in Schotten mit alten Reifen und Verschleißteilen in der 250 ccm-Klasse der Berg-Europameisterschaft antrat, gewann er, ohne irgendein Risiko einzugehen, mühelos — wenn auch mit nur einer Hundertstel Sekunde Vorsprung.



Rennreplica für Pistenprofis.

Z 1000 R



4 Zyl. 4-Takt, luftgekühlt,
994 ccm, 72 kW (98 PS), 5 Gänge,
21 Liter Tankinhalt, 221 km/h

Komm zu  **Kawasaki**
Die Motorrad-Faszination

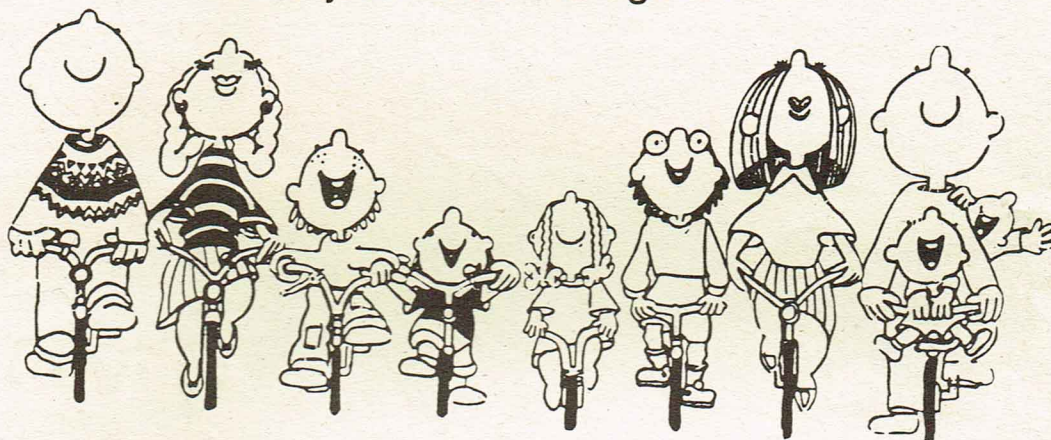
THEO BÜRGER

6600 Saarbrücken
Burbacher Straße 24 · Telefon (06 81) 7 94 37

TORNADO

Markenfahrräder

Für jeden das Richtige



. . . denn Radwandern ist gesund und macht
eine Menge Spaß!

Ihre Partner für den Raum St.Wendel

Dieter Weißgerber
Kelsweiler Straße 2
6690 St.Wendel

Nikolaus Meihack
Brühlstraße
6690 St.Wendel

Weitere Händlernachweise durch:

STRAUCH

Fahrräder, Autoteile, Industriebedarf, Tankanlagen
Mainzer Straße 276, 6600 Saarbrücken 3, Telefon (0681) 8108-1, Telex 4428859

Akrobaten auf drei Rädern...

Oft werden sie wie Stiefkinder des Rennsports behandelt, die Gespannfahrer. Dabei hätten die tollkühnen Männer mit ihren fliegenden Untertassen wirklich Publicity und Aufmerksamkeit verdient.

Denn noch heute, trotz der immensen technischen Entwicklung dieser Dreiräder, lebt der Sport von den spektakulären Turnkünsten der Beifahrer, die stets für die optimale Belastung der asymmetrischen Fahrzeuge zu sorgen haben.

Wie schnell die Fludern bei solcher Akrobatik sind, beweist am deutlichsten der Schweizer Rolf Biland — der legte es schon mal darauf an, die Zeiten der 500 ccm-Klasse zu unterbieten. Und das, obwohl die Gespanne zwei Personen zu transportieren haben und vergleichsweise simple 500 ccm-Reihenvierzylinder von Yamaha mit rund 120 PS für Vortrieb sorgen.

Einer von den schnellen Männern ist im deutschen Gespannsport unangegriffen in Front: Der Meissenheimer Werner Schwärzel mit seinem Copilot Andreas Huber. Sieben deutsche Meistertitel hat der ehemalige Landmaschinenschlosser schon, auf den achten fährt er derzeit zielstrebig zu — eine mehr als beachtliche Bilanz.

DIE KLEINE TASSE[®]
presso
presso
 NACH DEM ESSEN

International spielt der schnellste deutsche Gespannfahrer allerdings eine fast tragische Rolle — dort ist er „ewiger Zweiter“ hinter seinem Krauser-Teamkollegen Rolf Biland. Viermal war Schwärzel Vizeweltmeister, bis ihm 1982 endlich, endlich der ganz große Wurf gelang. Doch selbst bei diesem Titel mußte er sich noch anhören, er sei auch diesmal seiner Rolle als ewiger Zweiter gerecht geworden — weil er ausgerechnet in dieser Saison keinen Grand-Prix-Sieg erkämpft hatte. Und jetzt, 1983, fährt ihm Biland in der WM-Wertung schon wieder davon.

Auch Rolf Steinhausen ist so ein Pechvogel. Anders als Werner Schwärzel hat er ein „enorm großes Herz“, (so sein ehemaliger und derzeitiger Beifahrer Wolfgang Kalauch), fährt, als habe er sieben Leben. Doch nur einmal, 1977, war ihm der Weltmeistertitel vergönnt. Sonst wurde er stets durch Pech mit technischen Defekten oder durch Unfälle zurückgeworfen — wie bei dem besonders tragischen Sturz seines Beifahrers Sepp Huber, der mal eben mit dem Motorrad zum Zigarettenholen fuhr, in eine Wiese raste und seither nicht mehr Rennen fahren kann.

Doch Steinhausen ist ein Kämpfer, und deshalb wagt er immer wieder den Neuanfang. Wenn's sein muß, so eigensinnig wie seinerzeit, als der junge Rolf sein erstes, teuer bezahltes Renngespann vor dem Vater verstecken mußte. Steinhausen: „Der wollte das Ding in Klumpen schlagen...“

Klasse Seitenwagen **KRAUSER** Preis

Rennen 2 + 9 · je 9 Runden — Klasse: Seitenwagen

Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort/-land	Fahrzeug/Marke
1	Bew.: Krauser-Racing-Team Schwärzel Werner Huber Andreas	Meissenheim	Seymaz-Yamaha
2	Bew.: FKN-NAVA-Racing-Team Steinhausen Rolf Kalaus Wolfgang	Nümbrecht	BSHW
3	Barton Mick Birchall Simon	England	Keen Yamaha
4	Mc Donald Ian Savage Graman	England	Yamaha
5	Zurbrügg Alfred Zurbrügg Martin	Schweiz	Seymaz-Yamaha
6	Egolf Max Egli Hansruedi	Schweiz	Yamaha
7	Flückiger Peter Graf Christoph	Schweiz	TTM Suzuki
8	Christinat Hans-Rudolf Rothenbühler Kurt	Schweiz	LCR Yamaha P 17
9	Graf Chris Hänni Adolf	Österreich	Yamaha
10	Stropek Wolfgang Demling Hans Peter	Österreich	LCR Yamaha
11	Schons Egon Rösinger Eckart	Trier	Busch Yamaha
12	Huber Hermann Möckel Wolfgang	Renchen	LCR Yamaha
14	Reinhard Rudolf Sterzenbach Karin	Walldorf	ITRR Yamaha
15	Kraus Werner Hock Kurt	Friedrichsdorf	Busch Yamaha
16	Reinhardt Friedel Schluckebier Jan-Peter	Oberursel	LCR Yamaha
17	Feike Claus Diehl Helmut	Wolfratshausen	Power-Oil
18	Giesemann Albert Paul Karl	Hildesheim	LCR Yamaha
19	Hiller Bruno Buck Fritz	Oberholzheim	LCR Yamaha
20	Kettmann Wolfgang Kolb Klaus	Gärtringen	LCR Yamaha
21	Lübberinger Jan Ahrens Werner	Elsfloth	DIFI JPE
22	Eggerstorfer Walter Mayer Max	München	Yamaha
23	Winter Georg Schröder Thomas	Oberthürheim	Seymaz-Yamaha
24	Hoffmann Karlheinz Schilling Christian	Italien	Lutz-Yamaha
25	Martineau Jean-Claude Corbier Jacques	Frankreich	
26	Faivre Pascal Gloor Roger	Schweiz	LCR Yamaha

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

Das

was Rennmaschinen und Fertighäuser der Spitzenklasse
gemeinsam haben müssen:

Qualität

Qualität
schreibt man so:

EURO HAUS

EURO HAUS GmbH, St. Wendel-Bliesen, Industriegelände

...und auch das
nächste Wochenende
wird eine runde Sache:

Das größte Volksfest
im nördlichen Saarland,
Vereinsmarkt in Bliesen
am 17. und 18. September.

Da ist Bliesen nur einen
Katzensprung weit weg

Tag der
offenen Tür
bei EURO HAUS

Life-Musik
auf offener Bühne,
Heisses vom Grill,
Kühles vom Faß
und ... und ... und

IM VISIER:

TONI MANG

„Daß der Toni Mang schnell ist, weiß ich ja. Aber das hätte ich nun wirklich nicht gedacht...“ Garry Taylor, Teamchef des HB-Suzuki-Rennstalls, staunte nicht schlecht, als er die Trainingsresultate beim Grand Prix in Anderstorp überflog. Sechster war der bayerische Weltmeister geworden, sechster gegen eine ganze Armada von Weltstars mit erstklassigen Werksmaschinen.

Im Rennen riß Garry Taylor die Augen noch weiter auf. Toni Mang kämpfte fröhlich vorne mit, hielt sich scheinbar mühelos in der Spitzengruppe und holte mit Platz zehn den ersten WM-Punkt ab. Wohlgermerkt mit einem unterlegenen Motorrad — sein Stallgefährte Randy Mamola, ausgerüstet mit den edelsten Teilen, die Suzuki momentan zur Verfügung hat, wurde gerade Siebter.

Damit bestätigte Toni Mang, was er kurz zuvor schon durch seinen überlegenen Sieg im DM-Lauf auf dem Salzburgring angedeutet hatte: Daß er keineswegs gewillt ist, sich nach seiner langwierigen Verletzung zum alten Eisen im internationalen Motorradsport zählen zu lassen.

Die Saison 1982 hatte er als gefeierter und letzter Weltmeister der 350 ccm-Klasse beendet, und alles schien auf eine große Zukunft als 500 ccm-Werksfahrer hinzudeuten. Als einer, der auch in der Königsklasse nach der Krone greift.

Aber dann klebte ihm plötzlich das Pech an den Rennstiefeln. Denn als Sepp Schlögl nach London fuhr, um die Werksmaschinen des Jahrgangs 1983 unter die Lupe zu nehmen, fand er etwas ganz und gar anderes



Neu

Holts

**Holts Kettenspray hat seine
Zerreißprobe bereits bestanden!**



In „Motorrad“ Nr. 9/82 wurden in einem Test von einem neutralen Prüfinstitut die besten Kettensprays ermittelt.

Das gleiche Institut hat jetzt Holts Kettenspray den knallharten Testbedingungen unterworfen.

Das Ergebnis:

In allen entscheidenden Eigenschaften wie Abschleuderfestigkeit, Korrosionsschutz, Verschleißschutz, Benetzungsvermögen und Kriechfähigkeit bietet Holts Kettenspray den Punktsiegern Paroli!

Gut so! Denn gerade Motorradketten sind extremsten Belastungen ausgesetzt — und teuer!

Und darum ist die beste Kettenpflege die billigste. Das Holts Kettenspray ist nur ein Glied in der Kette des neuen Holts Motorrad-Programms.

Jetzt sind Sie dran:

**Testen Sie die Holts
Motorradpflege-
Produkte!**

**Denn sicher
ist sicher!**

**33 ADAC-
Motorrad-
Sicherheits-
trainingskurse zu
gewinnen!**

Holen Sie sich jetzt unseren Produktprospekt mit den Teilnahmebedingungen zur Verlosung der Kurse dort, wo es Holts gibt. Oder schreiben Sie an: Holt Lloyd GmbH, Dahler Dyk 31, 4150 Krefeld. Stichwort: Holts Motorrad-Aktion.

vor, als er erwartet hatte. „Das sind stinknormale Production-Racer, wie sie jeder Trottel beim Händler um die Ecke kaufen kann“, fluchte er durchs Telefon.

Und Toni Mang mußte sich Vorwürfe anhören. Vorwürfe, er habe sich zu spät um einen Vertrag gekümmert und obendrein von seinem neuen Arbeitgeber Suzuki übers Ohr hauen lassen. Der Krach schien vorprogrammiert. Doch gerade noch rechtzeitig verständigten sich Taylor und Mang auf eine offizielle Formel, derzufolge die erste Saison als Schnupperlehre in der höchsten WM-Klasse anzusehen sei. Eine Schnupperlehre für den Weltmeister, der sich auf Production-Racern frei und ohne Erfolgsdruck auf die Saison 1984 als echter Werksfahrer vorbereiten könne. Sepp Schlögl spielte mit, nahm die Serien-Suzuki unter seine bekannt segensreichen Fittiche und brachte ihr das Laufen bei.

Doch dann der nächste Schlag. Was ihm als Rennfahrer jahrelang erspart geblieben war, traf Toni Mang ausgerechnet beim Freizeitspaß Skilauf: Ein folgenschwerer Sturz. Gleich ein paarmal mußte er unters Messer, immer wieder endeten Versuche, das lädierte Knie zu belasten, mit Schwellungen und starken Schmerzen.

Das erste Mal, daß sich Toni Mang wieder unter die Weltelite wagte, war beim Grand Prix im englischen Silverstone. Dort fuhr er auf Platz zwölf vor, obwohl sein Knie immer noch nicht richtig funktionierte.

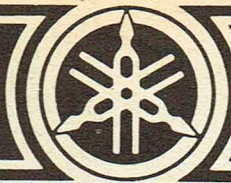
Ganz im Gegensatz zu seinem Motorrad. Das war zwar immer noch langsamer als die aktuellen Werksmaschinen, aber immerhin hatte Schlögl inzwischen den Werksmotor vom Vorjahr erhalten und einen hübschen Stahlrohrrahmen drumherumgebastelt. Die Konstruktion gelang sogar so gut, daß Mang und Schlögl den nachgelieferten Aluminiumrahmen von Suzuki seither unberührt verstauben lassen — er ist nämlich ein halbes Kilogramm schwerer als Schlögels Eigenbau.

Solche technischen Husarenstückchen der Herren Mang und Schlögl sorgen schon jahrelang für Schlagzeilen. Mit drei Jahre alten Veteranen der Marke Kawasaki startete Mang in die Saison 1980 und wurde Weltmeister der 250 ccm-Klasse.

Um ein Haar wäre er sogar Doppelweltmeister geworden. Rundenlang hetzten sich der Südafrikaner Jon Ekerold und Mang im letzten Lauf der Saison um den Nürburgring. Die Stimme des Streckensprechers überschlug sich, die Zuschauer hielten den Atem an — Rad an Rad rasten Ekerold und Mang um die Grüne Hölle, kämpften auf Biegen und Brechen, kamen auf ihren 350 ccm-Maschinen fast an die Zeiten der 500er heran. Immer in dem Bewußtsein, daß der erste im Ziel auch Erster in der Weltmeisterschaft sein würde. Ekerold war schneller an diesem Tag, Mang verpaßte die Doppelweltmeisterschaft — nur, um sie im nächsten Jahr, 1981, um so überlegener an sich zu reißen. Seine Motorräder liefen weiterhin mit uhrwerksartiger Präzision, Mang gewann ebenso präzise und kaltblütig so ziemlich alles, was es zu gewinnen gab. Er wurde Doppelweltmeister und wäre es 1982 noch einmal geworden — wenn er nicht beim Großen Preis von Jugoslawien durch einen unverschuldeten Sturz etliche Punkte in der 250 ccm-Klasse eingebüßt hätte.

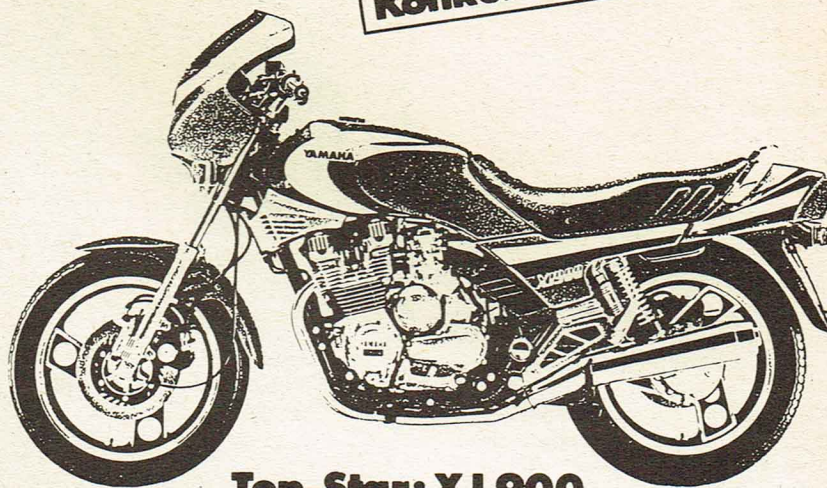
Auch so reichten die insgesamt vier Weltmeistertitel, Mang zum erfolgreichsten deutschen Straßenrennfahrer aller Zeiten und

Fortsetzung S. 28



YAMAHA

Konkurrenzlos XJ 900.



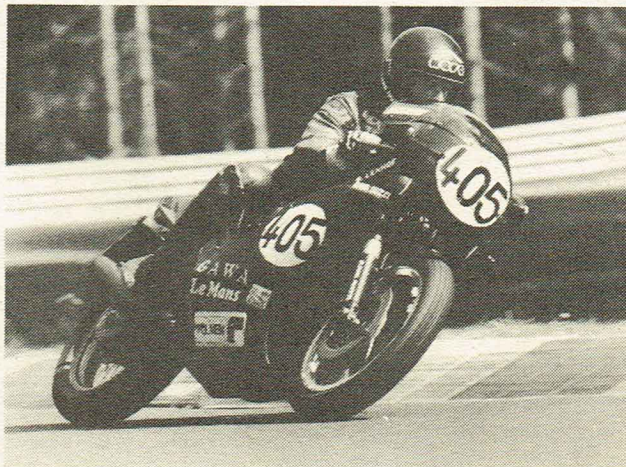
Top-Star: XJ 900

4-Zylinder-4-Takt-DOHC-Motor, 853 ccm, 71 kW (97 PS), YICS, 220 km/h, E-Starter, Kardan, 5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremse hinten, Anti-Dive, Leergewicht 242 kg, Farben: Rot, Weiß, Schwarz.



Yamaha-Lindinger

St. Ingbert, Kaiserstraße 1
Telefon (06894) 381406



**Deutscher
OMK
Pokalsieger
1981**

Fahren Sie
mit uns auf
Erfolgskurs 1982

GAWA-Moto Guzzi

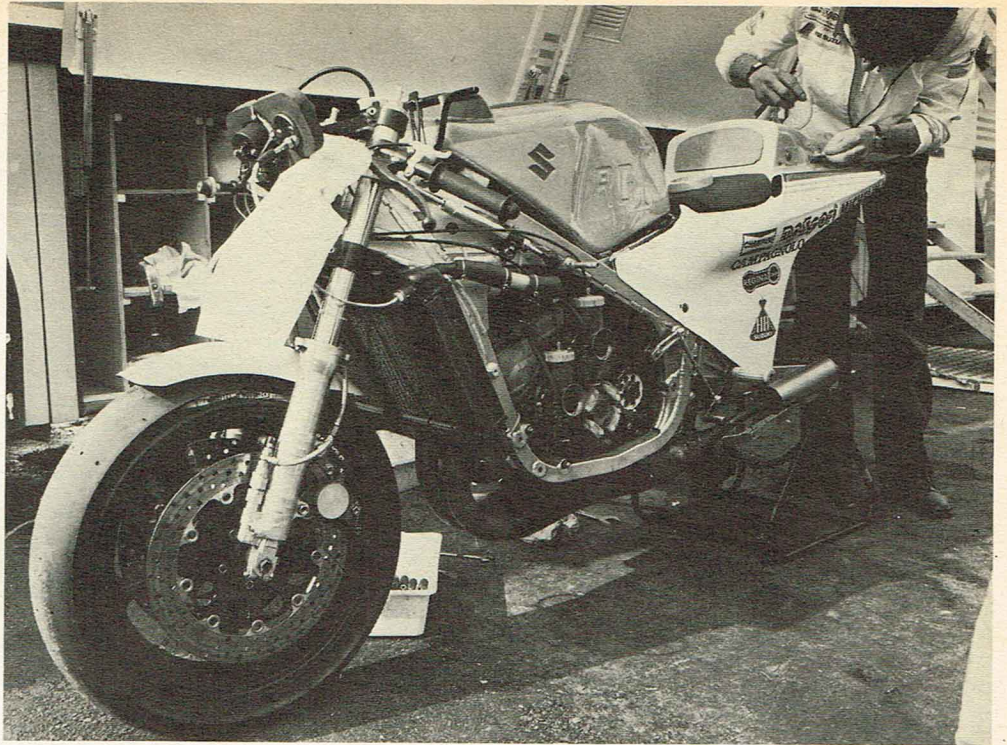
- Exklusiv im Saarland -

Industriestraße 62 - 6600 Sbr.-Bübingen - Tel. (0 68 05) 16 16

IM VISIER: Toni Mang

Fortsetzung v. S. 27

den Motorradsport salonfähig zu machen. Mit originellen Sprüchen in bestem, unverfälschtem Bayerisch machte Toni Mang auch auf dem Fernsehbildschirm eine gute Figur, und seit er Weltmeistertitel ansammelt, widmen sich Funk und Fernsehen dem Motorradsport so eingehend wie nie zuvor. Trotzdem muß der Mann, der schon so viel erreicht hat, von vorn anfangen. Er muß sich als Halbliterpilot gegen junge, ehrgeizige und draufgängerische Talente durchsetzen, die in einem mächtigen Konkurrenzkampf um einen der wenigen Stammplätze in einem Werksteam kämpfen. Weltmeistertitel sind in diesem schnellen Sport schnell Schnee von gestern — was zählt, ist laufender Erfolg. Mang spürt dies am eigenen Geldbeutel, die Verletzungspause hat ihn um Gagen und Sponsorgelder gebracht. Doch Toni Mang gibt wieder Gas. Mit seinen Resultaten in den letzten Läufen hat er die Grand Prix-Szene verblüfft und auf sich aufmerksam gemacht. Und weil neben den bekannten Teams auch demnächst ein Honda-Werksteam in der 250 ccm-Klasse mitspielt, brodelte die Gerüchteküche. Sicher ist freilich nur eins: Toni Mangs Karten stehen nicht schlecht.



CASTROL und Rennsport

Hotel-Restaurant Stadt St. Wendel



40-Betten-Hotel.
Restaurant
mit Terrasse.
Pils-Stube.
Kegelbahnen, Sauna,
Konferenz-
und Nebenräume

6690 St. Wendel Postfach 1665
Tholeyer Straße Telefon: 06851/6071-6073
Ein- und Ausfahrt B 41 Restaurant 6074

Die Deutsche Castrol ist seit 1951 im Motorsport engagiert. In den Anfängen war es ein kleiner Kombiwagen, welcher die Fahrer bei den einzelnen Veranstaltungen mit Schmierstoffen versorgte, später kam dann ein Renndienst-Bus zum Einsatz, welcher eine Werkstatt und einen kleinen Besprechungsraum hatte.

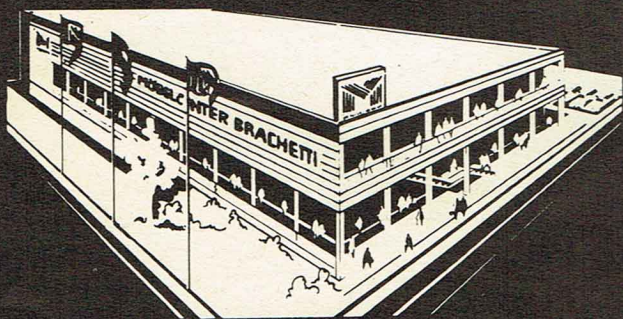
1981 im April wurde ein hochmoderner Renndienst-Bus in Dienst gestellt, der von der technischen Ausrüstung und Einrichtung her allen Anforderungen gerecht wird, die heute an solche Fahrzeuge gestellt werden. Von Fachleuten wird der neue Renndienst-Bus als das modernste und technisch auf-

wendigste Fahrzeug beurteilt, welches an der Rennstrecke zu finden ist.

Außer dem Castrol Renndienst-Bus sind noch sechs regionale Castrol Renndienst-Fahrzeuge im Einsatz, welche über das ganze Bundesgebiet verteilt sind. Es werden im Jahr ca. 200 Veranstaltungen betreut, angefangen beim Kart-Sport, sowie alle Motorsportarten bis hin zur Formel 1.

Auf dem Motorradsektor möchten wir besonders die Unterstützung im Straßensport von Toni Mang, Martin Wimmer, Schwärzel und Herweh hervorheben.

Die Dienstleistungen der Service-Fahrzeuge sind für alle Motorsportler kostenlos.



ST. WENDEL

Frankfurter Straße / B 41

Telefon 06851/5030 + 2344

MÖBELCENTER BRACHETTI

VON KREUZNACH

VON WINTERBACH
KASERNEN

VON STADTMITTE

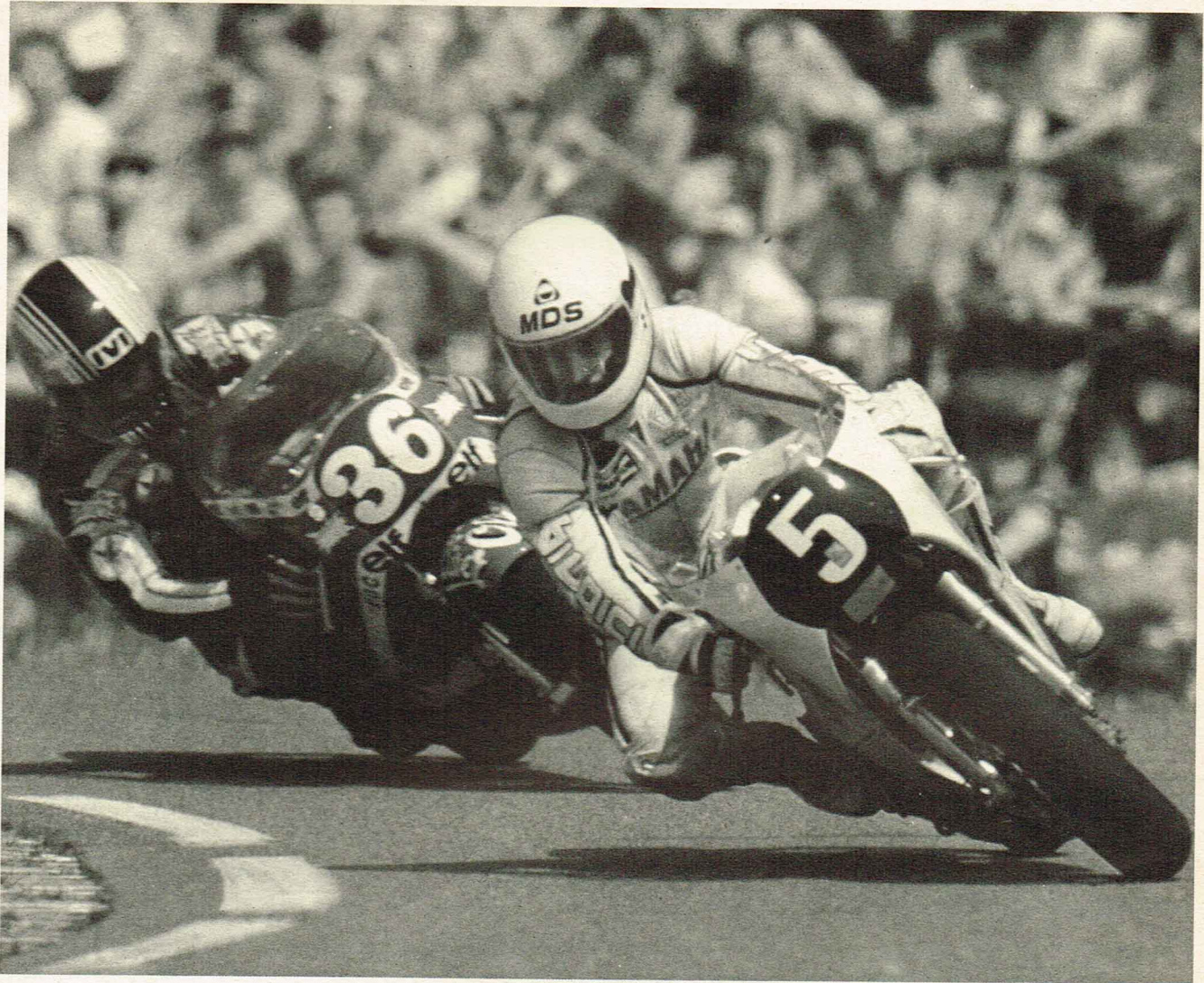
FRANKFURTER STR.

B 41

RENNSTRECKE

MÖBELCENTER
BRACHETTI

Konzentration und Können



Auf der Strecke meistern Rennfahrer mit Können und Konzentration auch die schwierigsten Passagen. Sie verlassen sich dabei auf ein zuverlässiges und engagiertes Helfer-Team. Auch Ihr Geldberater bei der Sparkasse hat ein eingespieltes Team von Spezialisten hinter sich. Sie sorgen gemeinsam für einen reibungslosen und erfolgreichen Ablauf Ihrer Geldgeschäfte.

wenn's um Geld geht
Sparkasse 

Klasse VETERANEN- Seitenwagen

Die Gespanne von damals — das waren noch echte Motorräder mit Seitenwagen. Sieht man ein modernes Seymaz-Gespann neben einem der ehrwürdigen alten Beiwagen-Modelle, so scheint sich die Mär von der Invasion eines anderen Sterns erfüllt zu haben.

Doch, fast vergessen: Es gab schon in den 30er Jahren ein Gespann, das aus einem Stück geschmiedet wurde. DKW, die Deutsche Kraftwerks-Union, schuf als erstes Werk der Welt ein integriertes Fahrgestell. Leider wurde diese Entwicklung im Jahr 1938 abrupt gestoppt. Die Herren des Deutschen Reiches, allmächtig auch in Sachen Motorsport, ließen aufgrund häufiger Unfälle keine Rennen für Seitenwagen mehr zu. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Entwicklung der Gespanne wieder vorangetrieben. Ab den späten fünfziger Jahren wurden kleinere Räder mit 16 Zoll — statt wie bisher 18 Zoll Durchmesser eingebaut, wodurch die Rennspanne schon erheblich niedriger und windschlüpfriger wurden. Die kauernde Sitzhaltung des Piloten kam auf.

Über lange Jahre hinweg waren es dann BMW-Motoren, luftgekühlte Zweizylinder-Boxer, die die Gespannrennen beherrschten. Es war die Zeit, in der man mit einem Motorengehäuse fünf Jahre lang Rennen fahren konnte, in der die Rennfahrer den Seitenwagen aufs Dach und das Motorrad hinten in den Kombi packten und so meist mit dem letzten Pfennig zu den Rennen fuhren.

Erst in den siebziger Jahren, als Sponsoren sich für den Gespannsport zu erwärmen begannen, kam die Entwicklung ins Galoppieren. Immer höher wurden die Beträge, die in konkurrenzfähiges Material zu investieren waren, heute kostet ein nacktes Rennspann bereits runde 60000 Mark.

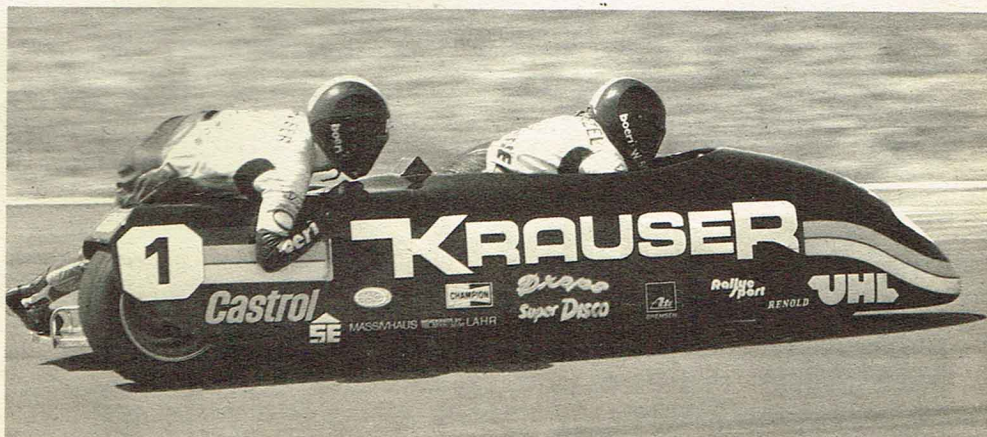
In einem Punkt ist die Entwicklung freilich gottseidank gestoppt worden. Der listige Schweizer Rolf Biland hatte als erster Achsschenkellenkung und ein über Differential angetriebenes Seitenwagenrad eingesetzt, worauf sich die Sportbehörden 1979 entschlossen, zwei getrennte WM-Wettbewerbe für normale und achsschenkelgelenkte Gespanne einzuführen.

Den markigsten Spruch zu dieser einjährigen Episode hat Wolfgang Kalauch, seit nunmehr 20 Jahren im Beiboot von Rennspannen zuhause, auf Lager. „Auf diesen WM-Titel braucht sich keiner was einzubilden — da sind ohnehin bloß die Blinden und die Lahmen gefahren.“

Was Leuten wie Kalauch an den Achsschenkelgelenkten Gespannen besonders mißfiel: Der Beifahrer war wie ein Trottel während des gesamten Rennens zum Nichtstun verdammt, weil er sonst Unruhe ins Fahrwerk gebracht hätte. Den Vogel schoß auch hierbei Rolf Biland ab: Er ließ seinen Beifahrer in einem kommoden Schalensitz über dem Renngeschehen thronen.

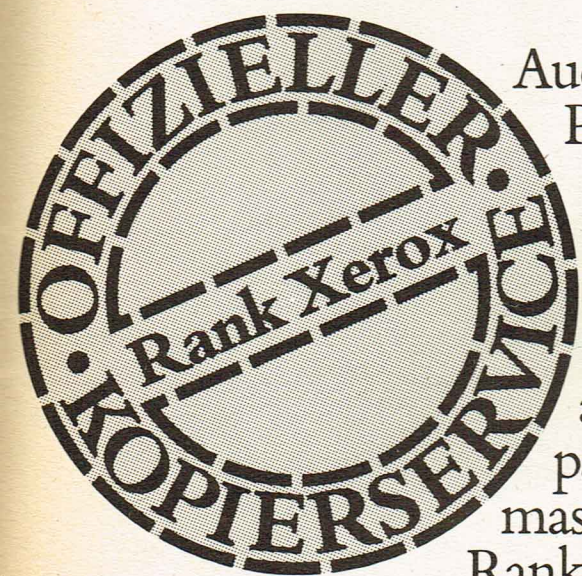
Starterliste — Seitenwagenklasse ab 400 ccm

Start-Nr.	Name Fahrer	Motorradtype	Hubraum	Baujahr
400	Reese, Karl Riedstadt-Crumstadt Vossen, Karl Düsseldorf	NSU	600	1932
401	Lüthringhausen, Heinz Otterbach Muders, Peter Melsbach	BMW RS	500	1954
402	Schütz, Wilhelm Hirzenhain 3 Schäfer, Peter Wiesbaden	BMW RS	500	1960
403	Kneip, Werner Rendorf Schmengler, Carlo Neuwied	R 67/2	600	1952
404	Reeg, Wolfgang Griesheim Schumacher, Walter Griesheim	Triton	650	1960
405	Muders, Rudi Melsbach Mangner, Klaus Bendorf-Sayn	BMW	500	1956
406	Richiger, Hermann Ruppiswil, CH-Madiswil Alois Bucheli, CH-Butzberg	Norton Domy-Racer 500		1952
407	de Monte, Kurt Hilzingen 5 Dittmer, Siegfried Rielasingen-2	BMW R 51/3	497	1955
408	Uhl, Werner Graben-Neudorf Uhl, Marianne, Graben-Neudorf	NSU 600 SS	600	1932
409	Hagelstein, Heinrich Frankfurt Herr, Horst Frankfurt	BMW	500	1952
410	Lossnitzer, Edgar Darmstadt Müller, Sabine Darmstadt	BMW R 51 RS	500	1938
411	Abhau, Heinz Mülheim/Ruhr Stier, Guntram Düsseldorf	Norton	500	1939
416	Müller, Achim Darmstadt Stor, Heidrun Rüsselsheim	BMW R 51 SS	500	1937
431	Bezon, Eric CH-Genève Bezon, Louis, CH-Genève	Motosalche		1920



Die Starterliste mit Gespannen von damals, das Bild ganz aktuell: Werner Schwärzel-/Andreas Huber, die Weltmeister 1982 und vierfache Vizeweltmeister starten in St. Wendel.

Der Sieger steht jetzt schon fest.



Was das Kopieren betrifft. Auch auf dieser sportlichen Veranstaltung ist Rank Xerox für den offiziellen Kopierservice verantwortlich. Aber nicht nur in dieser Disziplin liegen wir vorn.

Rank Xerox gehört ebenso zu den Spitzenreitern bei der Text- und Informationsverarbeitung, bei Drucksystemen und Qualitätspapieren. Bei elektronischen Speicher-Schreibmaschinen genauso wie bei Tisch-Computern. Mit Rank Xerox gehören Sie immer zur Spitzengruppe.

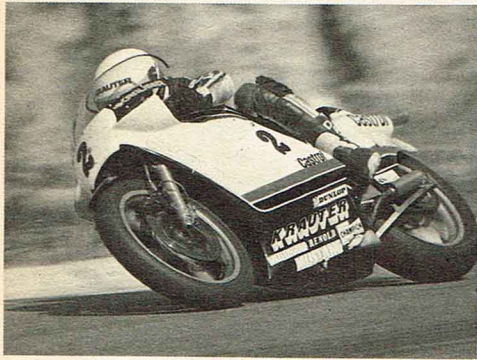
**Rank Xerox GmbH, Saarbrücker Str. 1,
6604 Saarbrücken-Brebach, Tel.: 0681/87757**

RANK XEROX®

IM VISIER:

Gustav Rainer

Seit Toni Mang in die Königsklasse aufgestiegen ist, kann man den Bietigheimer Gustav Reiner nicht mehr unwidersprochen als schnellsten deutschen Halbbliterpiloten bezeichnen. Ein Prädikat gebührt ihm jedoch nach wie vor: Er ist der risikofreudigste aller deutschen Piloten, ausnahmslos und mit Abstand. Eine Eigenart, die ihm in Verbindung mit seinem Talent, seine haarsträubenden Sturzeskapaden meist relativ unbeschadet zu überstehen, den Kosenamen „Kamikaze-Gusti“ eingebracht hat.



Gustav Reiner: schräg, schäfer,

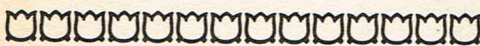
Nun geschah es beim DM-Lauf auf dem Salzburgring, daß Gustav Reiner wieder stürzte. Das wäre an und für sich nichts besonderes gewesen, aber diesmal passierte es bereits bei der Startaufstellung. Gustav kam an mit seiner Suzuki RG 500, schlängelte sich durchs Startfeld nach vorn und purzelte herunter, was einen gebrochenen Bremshebel und das Aus in der ersten Runde nach sich zog. Zum Schaden gesellte sich hinterher noch der Spott des Meisterschaftskonkurrenten Ernst Gschwender, und Reiner schwörte bittere Rache.



Die Kraft-Reserve für den Sieg...

Höll, das sind die Fleisch- und Wurstwaren mit der goldgrünen Plombe.

...Wurst von Höll.



Die erfüllte sich bei dem nächsten Lauf in Hockenheim. Gustav Reiner fuhr voraus, Ernst Gschwender Rad an Rad hinterher. Der ehemalige Landwirt aus München hatte fünf Punkte Vorsprung in der DM-Wertung im Gepäck, legte es darauf an, Reiner endgültig davonzufahren.

Doch dann kam ihm in der Sachskurve ein Überrundeter in die Quere — Gschwenders Vorderrad schmierte weg, und diesmal lag er im Sand. Reiner mit Genugtuung: „Das geschieht ihm ganz recht...“

KARLSBERG-Preis

Rennen 6 · 18 Runden — Klasse bis 500 ccm

Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort/-land	Fahrzeug/Marke
1	van Dulmen Boet	Niederlande	Nimag Suzuki
2	Bew.: HB-Suzuki-Racing-Team Mang Anton	Innig	Suzuki
D 3	Bew.: Römer-Racing Team Roth Reinhold	Amtzell	Yamaha
4	Reiner Gustav	Bietigheim	Suzuki
D 5	Bew.: Mo-Motul-Racing-Team Köln Gschwender Ernst	München	Suzuki RGB
6	Ireland Dennis	Neuseeland	Suzuki
7	Bingham Dennis	England	Padgett-Yamaha
8	Keen Roger	England	Suzuki
9	Schwarz Wolfgang	Heusenstamm	Suzuki
10	Hoffmann Walter	Neuhofen	TECA-Suzuki
11	Bew.: Nava FKIV Racing-Team Leinfeld		
	Schütz Helmut	Petersberg	Suzuki MK V
12	Amerschläger Alfons	Heusenstamm	RGB-MK VII
14	Spiegler Lothar	Gottenheim	Suzuki RGB
15	Ammann Peter	Stuttgart	Suzuki RGB
16	Bew.: ES-Motorradzubehör-Racing-Team Treusch Gerhard	Mannheim	Suzuki
D 17	Grein Martin	Willingshausen	He Gi-Eigenbau
D 18	Aljes Rolf	Duisburg	Spodon-Yamaha
19	Müller Hartmut	Kirchzarten	Suzuki RGB
20	Vogt Gerhard	Saffing	Suzuki
D 21	Günther Norbert	Frankfurt	Yamaha TZ
22	Vogt Detlef	Landau	VWS
23	Klingebiel Hans	Hilchenbach	Suzuki RGB
24	Reitmaier Fritz	Bagnang	Suzuki RGT
D 25	Bew.: MSC Roßdorf Weidner Norbert	Brensbach	Yamaha
27	Coulon Philoppe	Schweiz	Suzuki RGB
D 28	Bew.: MvG-Yamaha-Racing van Gülich Manfred	Ahrenburg	MvG
29		
30		
31		
32		

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

MIT UNSEREN SERIENREIFEN
FAHREN SIE SO SICHER WIE DIE WELTMEISTER
MIT UNSEREN RENNREIFEN.



Mit der jahrzehntelangen Erfahrung, mit der wir Reifen für Rennen konstruieren, werden auch unsere Reifen für die Serie gebaut. Deshalb sind unsere Rennreifen so weltmeisterlich und unsere Serienreifen so sicher.

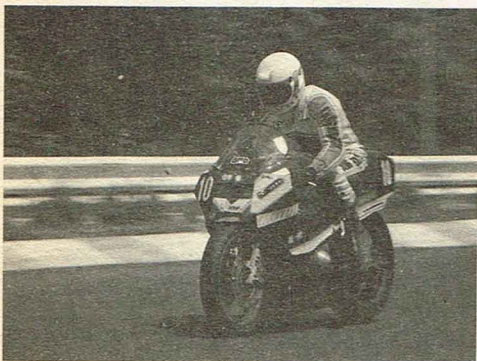
Dunlop-Motorradreifen. Unsere Erfahrung macht sie so sicher.



Formel TT — Die urige Kraft...

„Wenn's das vor zehn Jahren gegeben hätte. Dann wäre mir kein Zweitakter für 50000 Mark ins Haus gekommen...“ Ernst Gschwender, deutscher Grand Prix-Pilot und amtierender Vizemeister der Halbliter-DM, schmiß den Schraubenschlüssel ins Gras und rannte an die Piste. Es war beim DM-Lauf in Colmar. Am Start Motorräder, die ungefähr und von weitem so aussahen wie käufliche Serienvierzylinder. Bloß, daß sie ungeahnte Leistung und ungeahnten Lärm über die offenen Auspuffanlagen entwickelten — es war der Start der deutschen Formel TT, mit reinrassigen Superbikes nach amerikanischem Strickmuster.

Und wie in der Langstreckenweltmeisterschaft sind es auch bei den Superbikes schnelle Kawasaki-Motoren, die den Ton angeben. Nach acht von elf Rennen liegen in der deutschen Superbike-Meisterschaft sechs Kawasaki vorn. Eine erstaunliche Übermacht — denn der Basismotor aus der Kawasaki Z 1000 J wurde in seinem Grundmuster schon vor zehn Jahren gestrickt.



Grün, giftig und schnell...
Peter Rubatto mit der Superbike-Kawasaki

Zwei Ventile pro Zylinder übernehmen den Gaswechsel, und damit ist das Kawasaki-Triebwerk so simpel aufgebaut, daß man ihm niemals eine Ausbeute von bis zu 150 PS zutrauen würde. Doch grau ist alle Theorie: Die Motoren des Marktgiganten Honda, über vier Ventile pro Zylinder beatmet, haben zwar die gleiche mögliche Spitzenleistung, sind aber einfach nicht standfest genug.

Daß die Superbike-Serie eine Materialschlacht werden könnte, in der ähnlich wie in einem Grand Prix nur noch der eine Chance hat, der das neueste und teuerste Material hat, war natürlich nicht vorgesehen. Als sich Motorradhändler und Langstrecken-Piloten im Frühjahr 1983 zusammenraufen, ging es eigentlich nur darum, für die im großen Renngeschäft chancenlosen Viertakter eine kleine Spielwiese zu schaffen. Nach amerikanischem Vorbild wurde zugrundegelegt, daß der Motor der Serie entstammen und nicht mehr als 1000 ccm Hubraum haben dürfe.

Potente Sponsoren witterten freilich sofort ihre Chance und pöppelten die Serienviertakter mit edlen Teilen aus der Langstrecken-WM und der amerikanischen Superbike-Meisterschaft auf. Wer vorne mitfahren will, braucht zumindest 50000 Mark als Einstandspreis für ein konkurrenzfähiges Motorrad.

So auch Peter Rubatto, schnellster Mann auf den großvolumigen Viertaktern in der deutschen Meisterschaft. Gesponsert von Fahr-

Rennen 7 · 18 Runden — Formel TT Superbike

Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort/-land	Fahrzeug/Marke
2	Bew.: Eckert Motorradtechnik- Kupferzell Dähne Helmut	München	Honda
3	Bew.: Hein Gericke Racing-Team Düsseldorf Tost Alois	Neunkirchen	Moto-Guzzi DMB
4	Bew.: Knatz Rennsport Pfungstadt Knatz Helmut	Pfungstadt	Knatz-Honda
5	Bew.: Motorrad Meyer Renngemeinschaft Aachen Caspers Klaus	Velbert	Meyer Bakker
D 6	Bew.: Moto-Italia-Racing-Team Freiburg Müller Hartmut	Kirchzarten	Fischer-Kawasaki
7	Bew.: Motorrad Kossler Racing-Team Lohrsdorf Bew.: Motorrad Kossler GmbH Heinen Dieter	Belgien	Kawasaki-Performance
9	Bew.: Mo Motul Racing-Team Rubatto Peter	Langenargen	Jung-Kawasaki
10	Bew.: Racing-Team-Witte Rubatto Mario	Bad Schüsslenried Starnberg	Egli-Kawasaki Egli-Honda
11	Loichinger Erwin	Brühl	Bakker-Kawasaki
12	Bew.: Krenzer Motorräder Eschenburg Heinzmann Hans	Köln	Treskatis-Suzuki
13	Bew.: Speed Products-Racing, Münster Borck Jörg	Köln	Treskatis-Suzuki
14	Bew.: Wiwo Bremssysteme, Ulmen Scherer Horst	Aachen	HS Suzuki
17	Bew.: IMC, Düsseldorf Kahnert Andreas	Duisburg	Kawasaki
18	Bew.: Gawa Guzzi Motorsport Lehnhof Erhard	Heusweiler	Gawa Guzzi
19	Bernading Klaus	Neunkirchen	Bimota-Suzuki
20	Bew.: Thiede & Renner Kawasaki Fürth Renner Hartmut	Schwalbach	Renner Kawasaki
22	Hoffmann Klaus	Köln	Fischer Kawasaki
24	Meyer Matthias	Köln	Westend Power
25	Heyer Gert	Köln	Fischer Kawasaki
26	Kötteritzsch Norbert	Köln	F + M Honda
27	Bew.: MSC Porz-Köln e. V. im ADAC Stüsser Udo	Köln	Fischer Kawasaki
33	Amend Frank	Bad-Homburg	Rau Suzuki
35	Döten Michel	Rommerskirchen	Czech Honda
36	Cörper Werner	Bad-Kreuznach	Egli Kawasaki
37	Bew.: AC München e. V. im ADAC Diepold Karlheinz	München	Egli
39	Bew.: Team Schneider Voerde Galinski Michael	Duisburg	Kawasaki
46	Watzka Gerhard	Schretzheim	Benelli Sei
48	Bew.: Motorsportclub Rosenheim e. V. im ADAC Hofmann Josef	Stephanskirchen	Suzuki
52	Bew.: PS-Shop Gorissen, Brüggen Abbelen Klaus	Tönisvorst	Kawasaki EB
53	Karthin Detlef	Duisburg	Briel Yamaha
57	Zabka Klaus	Langenfeld	Kührer Laverda
D 62	Bew.: Motorrad Probst Rödermark Weidner Norbert	Brensbach	Honda
63	Bew.: Massa Real-Racing-Team Waibel Alfred	Winterbach	Egli Real
64	Bew.: Hänsele Motorradsport Ettenheim Gschwender Ernst	München	Temignoni Kawasaki
65	Bew.: Nico-Bakker-Framebou Flameling Gerhard	Niederlande	Bakker Kawasaki
66	Mannefeld Jürgen	Niederlande	Bakker Suzuki
67	Bew.: Wiseco-Bistro of Europ Perrotet Roger	Schweiz	Wiseco Ten
68	Herrmann Klaus	Mühlheim	Moto-Guzzi Le Mans
69	Schorn Günter	Rheinbreitbach	Ducati SL
70	Lingen Margret	Willich	Ducati
71	Vossen Rainer	Düsseldorf	Ducati F 2
72	Neu Holger	Darmstadt	Yamaha
73	Weule Ingo	Schiellerten	Honda Bol' d'or

Formel TT

Fortsetzung v. S. 34

werksspezialist Rolf Jung, fährt er allen anderen Konkurrenten, auch seinem Bruder Mario, auf und davon. Und das, obwohl er, 27 Jahre alt, vor zwei Jahren erst anfang, auf schweren Motorrädern herumzuturnen. 1982 tauchte er beim Langstrecken-WM-Lauf auf dem Nürburgring als Dritter aus dem Nichts auf, und mittlerweile beherrscht er die neue Superbike-Serie, daß seinem Bruder Mario (auf Egli-Kawasaki) die Tränen kommen. Und mit jedem Rennen, das die Superbike-Artisten untereinander ausfechten, wächst die Begeisterung für die großvolumigen Viertakter mit dem kernigen Sound. Nicht nur unter den Zuschauern, auch unter den aktiven Rennfahrern der anderen Klassen. So hat sich der Schorndorfer 125 ccm-Pilot Alfred Waibel so sehr von den Superbikes beeindrucken lassen, daß er auf einer Krafft-Egli an den Start ging — zwar nicht in einem Superbike-Rennen, dafür aber bei den 24 Stunden von Belgien. 25. wurde er dort, zwei Stunden Boxenstop wegen einer samt Gewinde herausgerissenen Kerze und verrückt spielender Elektrik eingerechnet.

Die Kraft-Reserve für den Sieg...

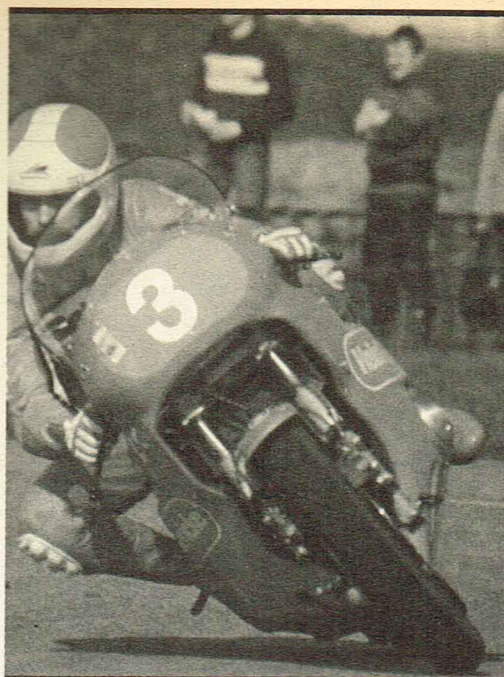


Höll, das sind die Fleisch- und Wurstwaren mit der goldgrünen Plombe.

...Wurst von Höll.

„Ich wollte mal sehen, wie schnell ich bin“, meint Alfred Waibel. Er war schnell: Schneller als Mario Rubatto auf dem gleichen Motorrad — und fast so schnell wie Kawasaki-Werksfahrer Jacques Cornu. „Das war nachts,“ erzählt Alfred Waibel, „bei Nacht und dickem Nebel — da lief's plötzlich immer besser, und schließlich kam ich bis auf drei Sekunden an die Zeiten von Cornu heran.“

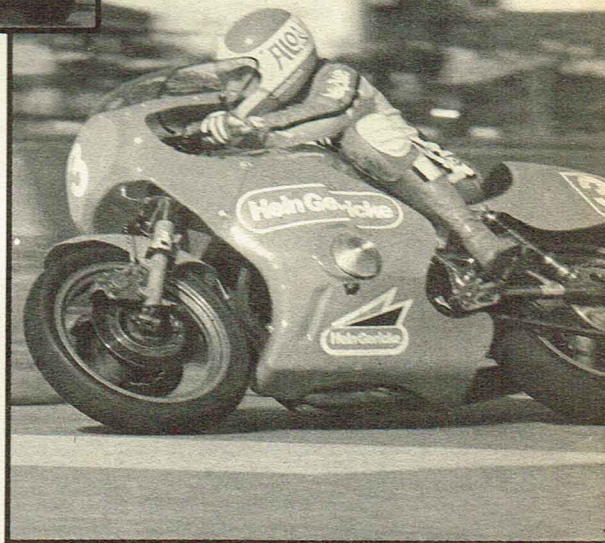
Ein Grund mehr, im nächsten Jahr eine ganze Serie von Langstreckenrennen zu fahren. „Das ist einfach super — du schraubst nicht die liebe lange Woche, um dann in hundert Kilometern wieder alles kaputtzufahren. Nein, du kannst richtig, Stunde um Stunde, Motorrad fahren.“



1. Superbikes sind abgewandelte Serienmaschinen, mit denen sich jeder identifizieren kann.

2. Superbikes gibt es von allen gängigen Fabrikaten. Das bringt hohe Spannung in jedes Rennen.

3. Superbikes bringen mehr Erfahrungen für die Serienproduktion als jede andere Klasse.



Das neue Hein Gericke Engagement für Superbikes kommt damit nicht nur den Rennfahrern zugute, sondern allen Motorradfahrern, die Hein Gericke-Produkte kaufen.

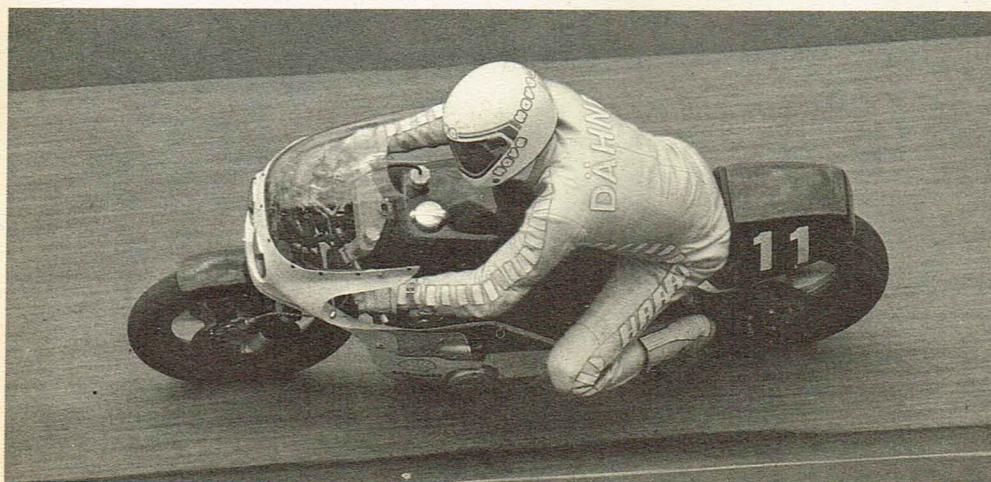
EUROPAS NR. 1



Speditionstr. 1-3, 4 Düsseldorf

Kein Glück für Hein Gericke!

Nach einem hoffnungsvollen Saisonbeginn in Speyer hat Hein Gericke wenig Glück mit seinem Superbike Racing-Team. Ein schwerer Unfall seines Piloten Alois Tost bei einem Lauf zur Rallye-DM in Hockenheim und ein Primärkettenschnitt in Salzburg verhinderten weitere verwertbare Ergebnisse. Aber wie man hört ist dies kein Grund für Hein Gericke nach dem ersten Jahr im Rennsport die Flinte ins Korn zu werfen. Für das nächste Jahr, die Superbikes werden dann wahrscheinlich um ein DM-Prädikat fahren, soll ein zweites Superbike mit einem Top-Fahrer den Faktor Zufall verringern. Alois Tost, der immer noch mit starken Rückenschmerzen seine Honda bewegt, hofft in St. Wendel wieder ein Wörtchen um den Spitzenplatz mitreden zu können.



Helmut Dähne, der Mann mit der wohl größten Erfahrung



Honda-Schuh-Preis

Rennen 8 · 18 Runden — Klasse bis 350 ccm

Bodo Schmidt führt in der DM

Toni Mang ist in der Klasse bis 350 ccm Weltmeister für alle Zeiten. Denn seit Beginn der 83er Saison wird diese Klasse international nicht mehr ausgeschrieben. Viele Fans haben ob dieser Entscheidung den Kopf geschüttelt, denn in der deutschen Rennszene ist diese Klasse in diesem Jahr umkämpft wie selten zuvor. Manfred Herweh wollte seinen DM-Titel verteidigen, Stefan Förtsch, der Aufsteiger, wollte zeigen, wie schnell er sein kann, Franz Lederer kaufte die Maschine von Martin Wimmer und Bodo Schmidt hatte sich ebenfalls eine Menge vorgenommen. 2 Läufe sind noch zu fahren und Bodo Schmidt führt mit 66 P. vor Stefan Förtsch mit 62 P. und Manfred Herweh mit 57 P. Ob Herweh wieder bis zum DM-Termin AVUS in Berlin fit ist, scheint im Moment mehr als fraglich. Schmidt gegen Förtsch, die saarländischen Fans drücken die Daumen. Für wen? Raten Sie mal.



*Pressopresso-Röstkaffee
auch für Ihre
Kaffeemaschine!*

**• für einen guten, starken
Filterkaffee
• und für viele andere Kaffee-
Spezialitäten**



Erster WM-Punkt für Klaus Bernarding

Seinen bisher international größten Erfolg konnte der Neunkircher Klaus Bernarding jetzt verzeichnen. Beim Langstrecken-Weltmeisterschaftslauf in Spa/Belgien belegte er mit seinem Reimo-Suzuki-Team einen sensationellen 10. Platz nach 24 Stunden härtester Materialschlacht. Die Team-Manager der Werksteams schauten verwundert und fanden anerkennende Worte. Ein Erfolg, der Klaus Bernarding vielleicht einen Sponsor beschert, denn im Moment zahlt er noch alles aus eigener Tasche. Und dafür muß er viele Opfer bringen...

Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort/-land	Fahrzeug/Marke
D 1	Marschouten van Niko	Niederlande	
D 2	Minich Siegfried	Österreich	Yamaha
D 3	Weibel Edwin	Schweiz	Bakker Yamaha
D 4	Gächter Ruedi	Schweiz	Holzer Yamaha TZ
D 5	Luzi Urs	Schweiz	Yamaha
6	Birrer Franz	Schweiz	Yamaha
7	Stasa Bochumil	CSSR	Yamaha
D 8	Chas Mortimer	England	Yamaha
D 9	Neil Tuxworth	England	Yamaha
D 10	Huxley Derek	England	Yamaha
D 11	Weeden John	Irland	Yamaha
D 12	Roberts Eddie	Irland	Yamaha
D 14	Delaby René	Belgien	Yamaha TZ
D 15	Bew.: Mo-Motul Racing-Team Köln		
	Wagner Frank	Meißenheim	Bimota Yamaha
16	Förtsch Stefan	Neuses	Yamaha TZ
17	Dürschinger Hans	Fürth	Yamaha TZ
D 18	Bew.: Sinziger Mineralbrunnen		
	Gebr. Baum		
D 19	Pörzgen Roland	Sinzig	BCA Yamaha
20	Fischer Gerold	Vaihingen	Yamaha TZ
D 21	Diepold Karlheinz	München	Yamaha TZ
22	Lederer Franz	Pfaffing	Nico Bakker Yamaha
D 23	Szell Thomas	Vallendar	Yamaha TZ
D 24	Günther Norbert	Frankfurt	Yamaha TZ
24	Gläser Ulli	Vienenburg	Aero Yamaha
D 25	Bew.: Mo-Motul Racing-Team Köln		
	Schmidt Bodo	Lebach	YALI TZ-J
D 26	Aljes Rolf	Duisburg	Harris-Yamaha TZ
D 27	Karthin Detlef	Duisburg	Briel-Yamaha
28	Holder Hermann	Friedrichshafen	Seufert-Spezial
29	Lutz Rainer	Frankfurt	Siroko-Yamaha
30	Fischer Manfred	Hanau	Juchem-MG-Yamaha
31	Metzger Jochem	Malschenberg	Seufert-Yamaha
D 32	Grein Martin	Willingshausen	He Gi-Eigenbau
33	Gerstenmaier Wulf	Bitz	Yamaha
34	Balaz Peter	CSSR	Yamaha
D 35	Bew.: MvG-Yamaha-Racing		
	van Güllich Manfred	Ahrenburg	MvG

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

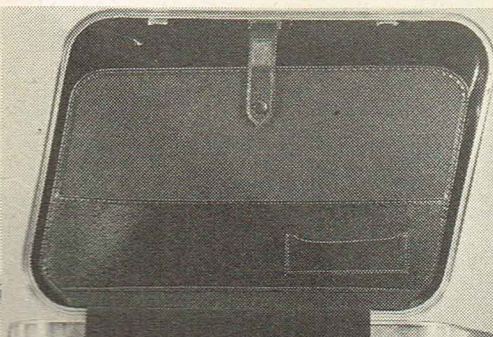


DER NEUE MOTORRADKOFFER TOURING II: DER ENDGÜLTIGE SIEG ÜBER IHRE PLATZPROBLEME.

TÜV-SICHER. MOTORRAD-GERECHT. PRAKTISCH. WINDSCHNITTIG. VOLLENDET IN FORM UND FUNKTION.



MIT DEM TOURING II VON schuh VERFÜGEN SIE ALS MOTORRADFAHRER ENDLICH ÜBER EINEN SICHEREN, GENÜGENDE GROSSEN »KOFFERRAUM«.



Im linken Koffer: klappbare Trennwand mit Fächern.



3-Punkt-Befestigung mit Zentralschloß.

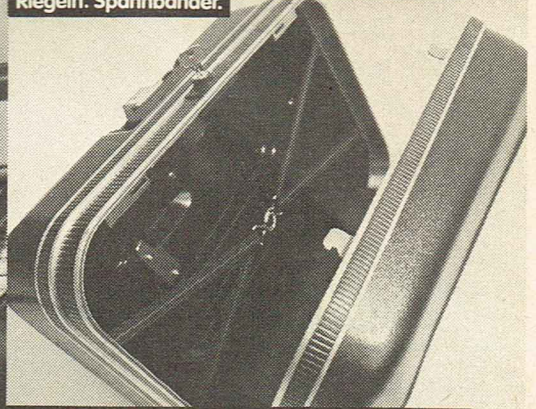


Stabiler Dural-Alurahmen mit Gummi-Dichlippen.

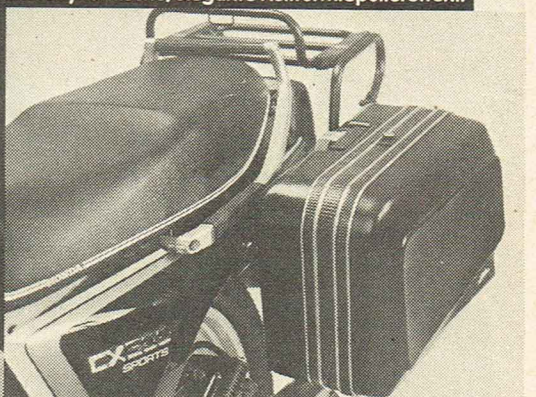
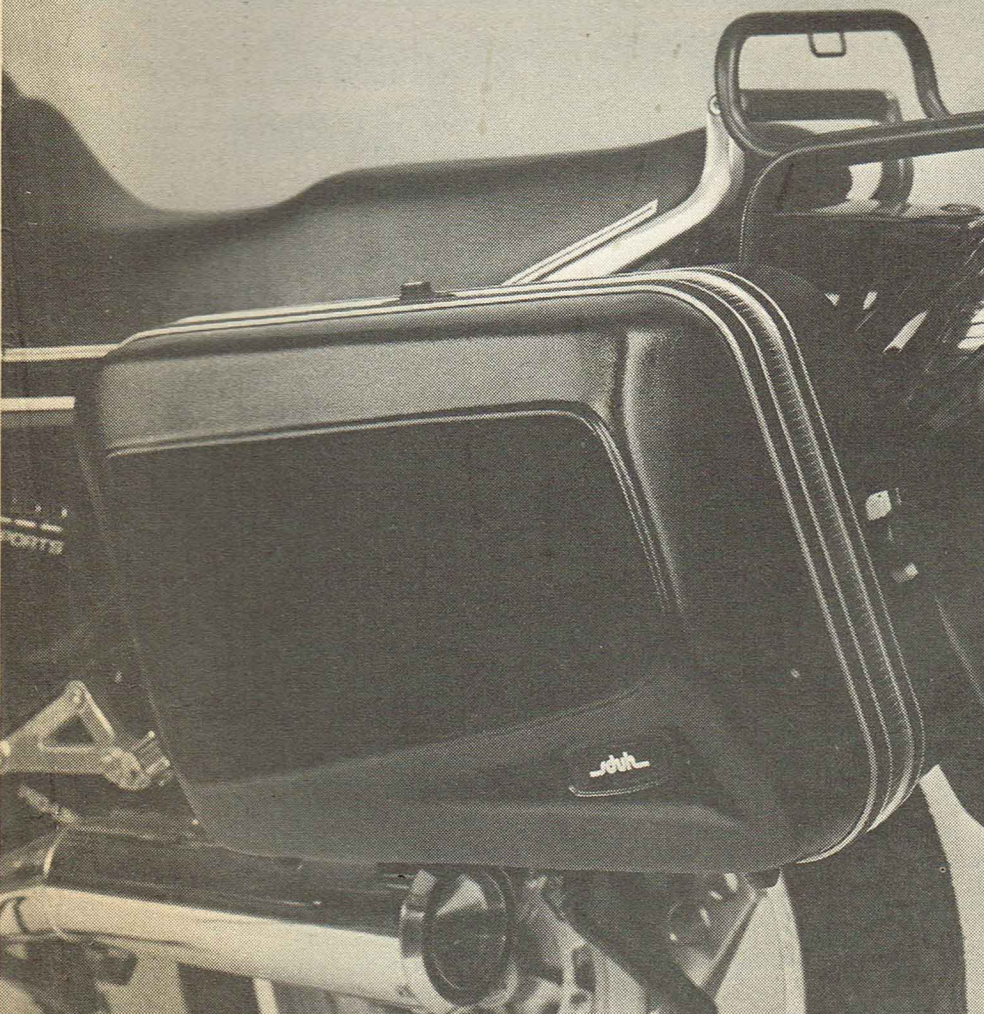


Zentralverriegelung mit klappbarem Tragegriff.

Zentralverschluß mit innenliegenden Sicherheitsriegeln. Spannbänder.



Aerodynamische, elegante Keilform. Spoilereffekt.

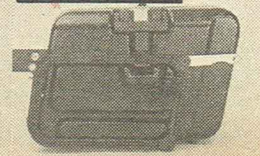
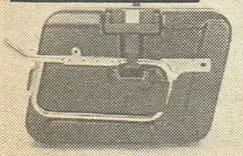
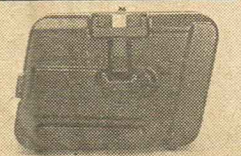


Profilierte Rückwand zur bombenfesten Arretierung.

Paßt natürlich an Original schuh Gepäckträger.

Paßt aber auch an Krauser Alu-Träger...

...und an Krauser Chemie-Werkstoff-Träger.



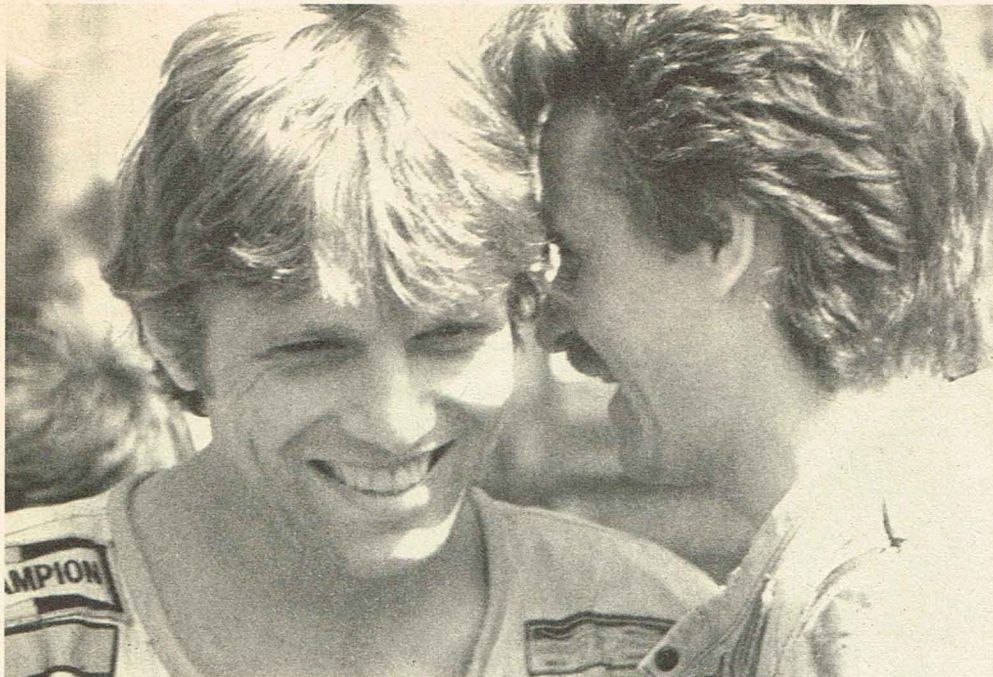
schuh-Koffer im guten Fachhandel oder direkt bei uns.



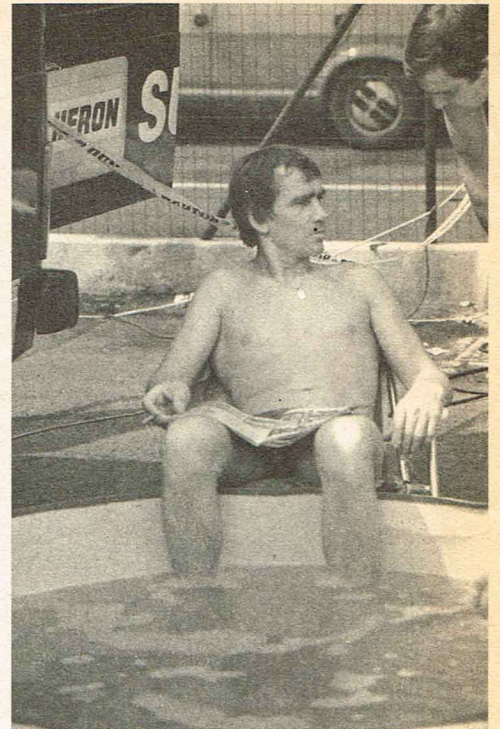
SCHUH GMBH
Alt Nied 4-8
6000 Frankfurt/M.
Tel. 06 11 / 39 60 01-5

Industriegebiet
Essener Straße
6690 St. Wendel
Tel. 06 851 / 4001-5

Schnappschüsse



Manfred Herweh und Martin Wimmer: „Am besten, wir werden beide Weltmeister“



Ein kühles Bad für Boet van Dulmen vor dem heißen Kampf mit Toni Mang

Die Kraft-Reserve für den Sieg...



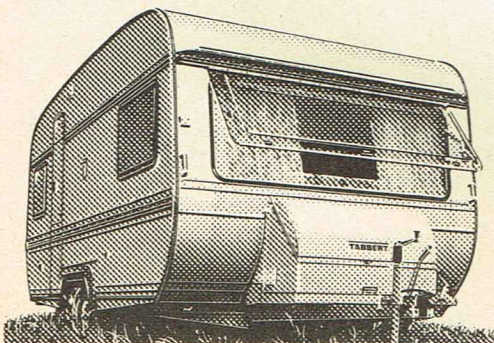
Höll, das sind die Fleisch- und Wurstwaren mit der goldgrünen Plombe.

...Wurst von Höll.

TABBERT 

Tabbert Comtesse – Caravans der Spitzenklasse.

Comtesse: Ausgereift in der Technik, erstklassig in der Ausstattung. Überzeugen Sie sich noch heute bei Ihrem Fachhändler.



wohnwagen
VOGT

6600 Saarbrücken-Burbach
Koblenzer Str. 53
Telefon 0681/76099

Vertrauen!
Michelin A48 und M48



Die Niederquerschnittsreifen für schwere Maschinen ab 500 ccm. Aus den Rennen entwickelt.

Wir montieren sie perfekt für Sie.

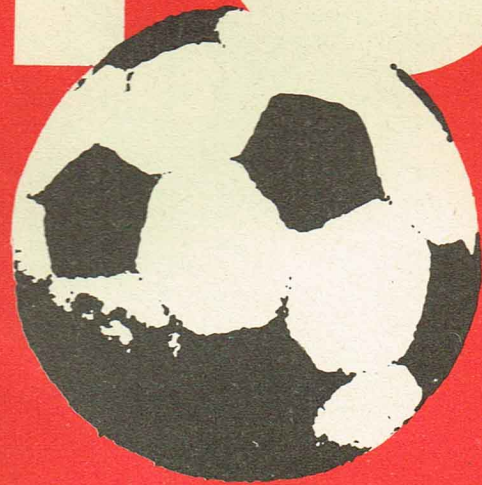
Ihr Motorradspezialist

„Computer-Elektron.-Achsvermessung — mit Einstellung“.
Von der Beratung bis zur schnellen Montage. Service vom Fachmann.

Reifen Lindinger GmbH

Untere Bliessstraße 9 · 6680 Neunkirchen · Telefon (06821) 2874/2875
Gehnbachstraße 2 · 6670 St. Ingbert · Telefon (06894) 2006/2007

TOTO



Tippen
Tore
und Moneken!

Hinein in die neue Fußball-Saison!

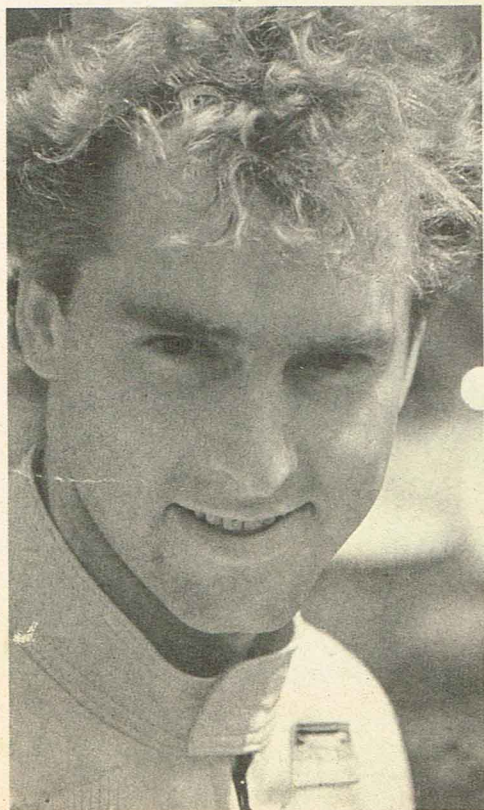


Honda im Großangriff

Honda greift an. Der Welt größter Motorradproduzent schraubt 200 Rennmaschinen der 250 ccm-Klasse zusammen und bastelt gleichzeitig an einem Werksteam für die nächste Saison. Halbliterstar Freddie Spencer hat bereits des öfteren sein Interesse an den 250ern bekräftigt, ferner ist der britische Überraschungssieger im Grand Prix von Le Mans, der gerade 18jährige Engländer Alan Carter, im Gespräch. Selbst Toni Mang wurde schon mit Honda in Verbindung gebracht. Zehn PS mehr als die gängigen Yamaha TZ 250 sollen die neuen Hondas haben, und ein gut Teil teurer werden sie mit Sicherheit auch: An die 50000 Mark sollen sie kosten — für viele Privatfahrer unerschwinglich. Wer das Budget trotzdem zusammenkrieg ist fein raus, die anderen fahren auf veraltetem Material hinterher.

„Man sollte die 250er-Klasse lassen wie sie ist — spannend und ausgeglichen,“ sind sich Piloten und Sprecher der Konkurrenz einig. Denn wenn Honda auch noch mit einem Werksteam klotzt, droht die 250 ccm-Klasse als Spielwiese für Privatfahrer kaputtzugehen, weil Ruhm und Preisgeld von den Großen im Rennsport abgesahnt werden.

Doch die Invasion neuer Hondamodelle scheint nicht mehr aufzuhalten zu sein, wengleich Honda selbst immer noch heftig dementiert. Konterschläge der Konkurrenz sind bereits angekündigt. Paul Butler, Yamaha-Strategie für den europäischen Markt: „It's bullshit. Aber wenn Honda tatsächlich kommt, ziehen wir nach.“



Er lieferte Gustl Reiner in dieser Saison packende Duelle: Ernst Gschwender aus München, der schnellste Landwirt Deutschlands. „Der Bauer mit Power“ (Zitat Hubert Schweitzer).

SPIELSALON TREFFPUNKT

St. Wendel — Einkaufszentrum Fausenmühle

(gegenüber HELA-Baupark)

Geldspielautomaten, TV-Spiele, Billard, Flipper
Täglich, auch an Sonn- und Feiertagen von 10–23 Uhr geöffnet



Ministerpräsident Werner Zeyer gratuliert als Schirmherr dem Siegerteam der Seitenwagenklasse Jelonek/Wagner

SSB

SSB

Sansystem

Das exclusive Fertigbad von Sansystem
Einbau in 1 – 2 Tagen.

Acryl-Einsätze

für Badewannen und Brausetassen.

– eine neue Wanne in 2 Stunden –

SSB Sanitär-System-Bau

GmbH

6690 St. Wendel

Industriegelände West, Tel. (06851) 1700

SSB

SSB

Die herbe Frische

die so gut
bekommt



Privat
brauerei
seit 1878

KARLSBERG BRAUEREI · 6650 HOMBURG-SAAR

**Wer mitfahren will,
braucht 1-A Material.**



**Wer mitreden will,
braucht 1-A Informationen.**



Seit 222 Jahren Spiegelbild des Saarlandes und des Zeitgeschehens

Saarbrücker Zeitung

Verlag und Druckerei GmbH

Gutenbergstraße 11-23, 6600 Saarbrücken, Tel. (0681) 50 20