

Position

Nr. 1 - November 2008

Geländesport mit Motorrädern aus Nürnberg

Liebe Freunde der Zweirad Union,

genau 50 Jahre ist es nun her, als am 8. November 1958 in der Nürnberger Nopitschstraße aus den Hinterlassenschaften von Victoria und Express sowie der Übernahme der Motorrad-Abteilung der Auto Union (DKW) die Zweirad Union entstand.

Die kurze, aber wechselhafte Geschichte der eigenständigen Zweirad Union endete mit Übernahme durch Fichtel & Sachs im Jahre 1966. Danach wurden zahlreiche Varianten verschiedener Hercules-Modelle unter der Marke Zweirad Union-DKW überwiegend für den Export gebaut.

Im Geländesport fand die Ära der Zweirad Union bei der Sechstagesfahrt 1977 in der damaligen CSSR ihren krönenden Abschluss, wo die italienischen Fahrer Gino Perego, Franco Gualdi und Guglielmo Andreini die Klassen 50 cm³, 175 cm³ und 250 cm³ gewannen.

Ab 1978 starteten das deutsche und das italienische Team einheitlich unter der Marke SACHS, schließlich war es auch nicht gerade logisch, dass sich die beiden Teams auf identischen Maschinen, aber unter verschiedenen Marken gegenseitig Konkurrenz machten.

Als 1993 der MSC Isny zu seinem 70jährigen Vereinsjubiläum eine Klassik-Geländefahrt für historische Motorräder veranstaltete, konnten die Allgäuer nicht ahnen, was aus ihrer Idee wurde. Heute gibt es allein in Deutschland pro Jahr etwa 15 Klassik-Geländefahrten, teilweise an den Schauplätzen der Meisterschaftsläufe von einst – darunter natürlich Isny, aber auch Mauer und Zschopau.

Und genau so wie damals vertrauen heute noch viele Fahrer auf Motorräder, die in der Nürnberger Nopitschstraße 70 produziert wurden.

In den letzten Jahren sind einige Zweirad Union Geländemaschinen aus der Zeit vor 1966 aufgetaucht, die aber noch nicht einsatzbereit sind. In Holland wurde sogar eine Kleinserie von Replikas aufgelegt, die für € 5000,- auf Bestellung gebaut werden.

Allerdings sind regelmäßig DKW-GS-Maschinen aus der Sachs-Ära bei den Klassik-Läufen am Start und natürlich viele Hercules-Maschinen, angefangen von der 75er, mit der Heinz Brinkmann 1967 die Geländemeisterschaft gewann bis hin zu den exotischen Geländemaschinen mit Wankel-Motor.

In diesem Premieren-Heftchen, nach dem Produktionsort „Nopitschstraße“ genannt, wollen wir zeigen, wie sich die Stollenrösser in dieser Saison im Klassik-Geländesport geschlagen haben. Und wir sehen es da auch nicht so eng – egal, ob ein DKW-, Hercules- oder Sachs-Schriftzug auf dem Tank klebt – entscheidend ist, dass die Motorräder in der Nopitschstraße gebaut wurden.

Zukünftig soll die „Nopitschstraße“ in unregelmäßigen Abständen, vielleicht zweimal jährlich, und mit wechselnden Themen erscheinen.

Da sind wir natürlich ganz besonders für Ihre/Eure Mithilfe dankbar.

Die Kontaktadresse steht im Impressum.

Auf geht's!

In diesem Sinne,

viel Spaß beim „Blättern“!

Leo Keller

Interview

Die deutsche Klassik-Szene war von Anfang an international. Nicht zuletzt wegen der relativ geringen Entfernung waren schon bei den ersten Isnyer Veranstaltungen viele Fahrer aus der italienischen Geländesport-Hochburg Bergamo am Start. Stammgäste sind auch die belgischen und holländischen Fahrer. Einer hat aber einen regelrechten Exotenstatus und heimst regelmäßig den Preis für die weiteste Anfahrt ein: Helmut Clasen, der Sprache nach waschechter Kölner, wanderte Ende der 60er nach Kanada aus. Seit ihn Freunde im Jahr 2001 zur Allgäu-Classic nach Isny eingeladen haben, ist er aus der Szene nicht mehr wegzudenken. Jedes Jahr verbringt der mittlerweile 73jährige in seiner alten Heimat. Und natürlich nimmt er dabei jede Gelegenheit wahr, mit seiner Hercules GS 250 bei einer Klassik-Geländefahrt mitzufahren. Wir haben uns einmal ein paar ruhige Minuten gegönnt und mit Helmut unterhalten.



Helmut „Speedy“ Clasen

- ? Helmut, in Robert Poensgens Buch „Geröll, Motoren, feine Kerle“ war zu lesen, dass Du den deutschen Werksfahrern bei der Sechstagesfahrt 1962 in Garmisch auf einer betagten 175er DKW ganz schön eingeheizt hast und nach 6 Tagen nur ganze 25 Sekunden langsamer warst als der damalige tschechische Star Zdenek Polanka.
- HC 1956 habe ich mir eine neue DKW RT 175 S gekauft und für den Geländesport modifiziert. Mit diesem Motorrad bin ich bis 1960 gefahren und hatte dann die Gelegenheit, von Harald Uhlig eine 175er Werks-DKW zu kaufen. Mit diesem Motorrad bin ich auch in Garmisch an den Start gegangen.....
- ? ...und hast Dich da so gut in Szene gesetzt, dass Hercules Dich für 1963 und 1964 unter Vertrag genommen hat.
- HC Ja, da bin ich aber nicht so glücklich geworden. Zunächst hat Sportleiter Alfred Winkler mich auf eine Fünfziger gesetzt und ich durfte den Rucksackfahrer für Heinz Brinkmann spielen. Später gab er mir aber eine 175er mit der damals hochgelobten Vorderrad-Schwinge. Als ich die dann gegen die bewährte Telegabel meiner DKW ausgetauscht habe, war meine Werksfahrerkarriere beendet und ich bin wieder auf meine geliebte DKW umgestiegen. Die habe ich bis 1967 gefahren, danach wanderte ich nach Kanada aus.
- ? Konntest Du dort denn weiter Geländesport betreiben?
- HC Nicht sofort, ich musste zuerst mal mit meiner Familie Fuß fassen. Es hat aber nicht lange gedauert. Ich eröffnete ein Motorradgeschäft und 1971 fuhr ich meine erste Sechstagesfahrt für Kanada. Mit einer spanischen Ossa gewann ich auf der Insel Man die erste Goldmedaille für meine neue Heimat.



Manch ein Junger kann auch heute mit dem mittlerweile 73jährigen „Speedy“ Clasen nicht mithalten

- ? Genau 30 Jahre später – in der Zwischenzeit hast Du 14 kanadische Offroad-Meisterschaften gewonnen – warst Du wieder in Deutschland am Start, nämlich auf einer 125er 7-Gang-Hercules bei der Allgäu-Classic in Isny.
- HC In Amerika gab es den „ISDT Reunion Ride“, eine Geländefahrt für ehemalige Six Days-Teilnehmer. Von daher war mir der Klassik-Sport nicht unbekannt. Als ich von deutschen Freunden nach Isny eingeladen wurde, habe ich nicht lange überlegt und zugesagt. Seitdem bin ich regelmäßig hier – natürlich in Isny, aber auch in Zschopau, Mauer.....
- ? In diesem Jahr hattest Du Dir viel vorgenommen!
- HC 5 Veranstaltungen standen auf dem Programm. Hamm, Mauer, die „Schwäbische“, Sersheim und die Klassik-Ulfenbachtalfahrt, die mit Abstand die Schönste von allen war. Ende Oktober geht es noch zum Reunion Ride nach Tulsa in Oklahoma, dort, wo ich 1994 meine letzte Sechstagesfahrt gefahren habe
- ? Eine Frage zum Schluss: Du hast die relativ hohe Startnummer 713. Was hat es damit auf sich?
- HC In diesem Jahr wurden im Klassik-Geländesport Dauerstartnummern für „über 70jährige“ eingeführt. Da gehöre ich nun auch schon seit drei Jahren zu. Und wenn die Gesundheit mitspielt und ich von der Finanzkrise verschont bleibe, möchte ich im nächsten Jahr noch mal in Isny dabei sein.
- ? Helmut, danke für das Gespräch und „tschüss“ bis Isny 2009!

Mehr Info von „Speedy“ Clasen gibt es hier: http://speedy_c.tripod.com

Klassik-Geländesport

Nicht weniger als 15 Klassik-Geländefahrten standen in der Saison 2008 auf dem Terminkalender, darunter Highlights wie Mauer, Schimmeldewog oder Zschopau – da war für jeden etwas dabei.

Weil es (noch) keine eigene Klassik-Meisterschaft gibt, streben viele Fahrer den Gewinn der **Robert-Poensgen-Trophäe** an. Dieser Wanderpokal wird von den Enduro-Senioren an den Punktbesten der Frühjahrsgeländefahrt vergeben. Dabei zählt nicht nur eine schnelle Sonderprüfungszeit, sondern auch das Alter von Fahrer und Motorrad. In dieser Saison war es Friedrich Hieronymus aus Dachsbach. Der Franke, früher Werksfahrer auf einer 50er Zündapp, setzte auf eine 350er Hercules von 1976.



„Hiero“, der einstige „Schnapsglas-Star“, kommt auch auf der großen Hercules zurecht und gewann die Robert-Poensgen-Trophäe 2008 (links). Rolf Klug, früher Ingenieur in der Hercules-Sportabteilung in Zschopau.

„**Rund um die MZ-Stadt Zschopau**“ ging es Ende Juni. Dabei sein ist ein „Muss“ – nirgendwo sonst sieht man so viele ehemalige MZ-Werksmaschinen und Fahrer von einst. Das Viererteam der Enduro-Senioren (Friedr. Hieronymus, Bruno Bierschenk, Rolf Klug und Horst Weber) trat geschlossen auf Hercules-GS-Maschinen von 175 bis 350 cm³ an und belegte am Ende in der Mannschaftswertung hinter dem Classic-Team Krumhermersdorf mit dem zweifachen Simson-Europameister Rolf Hübler einen hervorragenden zweiten Platz. Die Lokalmatadoren, das MZ-Team mit dem viermaligen Europameister Harald Sturm, musste sich mit Platz 3 begnügen. Die nahmen das aber gelassen hin und gratulierten unseren Hercules-Jungs herzlich.



Bruno Bierschenk

Die „Gelände Classic“ in Heilbronn hat ihren ganz besonderen Reiz. Am Vorabend werden die Fahrer auf dem Marktplatz von Neckarsulm, einst Sitz von NSU, des damals größten Motorradherstellers der Welt, von Günter Sengfelder dem Publikum vorgestellt. Diesmal konnte ein strahlender Fahrleiter Klaus Häberle unser siegreiches Trophy-Team von 1968 (San Pellegrino) vollständig begrüßen. Ebenfalls dabei war Günter Dotterweich, Deutscher Meister auf Zweirad Union und Mitglied unserer Trophy-Sieger aus Llandrindod Wells (1961).



Zwei unserer Besten: Günther Dotterweich (links), Trophy-Sieger, Deutscher Meister auf Zweirad Union und später Konstrukteur in der Hercules-Sportabteilung und Heinz Brinkmann, Trophy-Sieger, zweifacher Europameister und 7facher Deutscher Meister auf Hercules und Zündapp, hier auf seiner GS 100 von 1967

Einen legendären Ruf hat auch die „Schwere Badische“ in Mauer bei Heidelberg. Eigentlich sollte der Name nur an die schweren Geländefahrten aus den 50er und 60er Jahren erinnern, aber der Regen machte die Veranstaltung diesmal auch für die Klassiker extrem schwer. Ein eigentümliches Geräusch ließ uns am Freitagnachmittag aufhorchen: einer der Fahrer hatte einen blitzsauberen Eigenbau mit wassergekühltem Wankel-Motor in einem Werks-Fahrgestell von 1976 mitgebracht (unser Titelfoto). Leider gab es im Schlamm von Mauer Probleme mit der Kühlung und der Fahrer gab klugerweise auf, um einen Motorschaden zu vermeiden.



Wassergekühlte Wankel-GS (links) – erstaunlich gut hielten sich die 80er bei den schweren Verhältnissen (rechts)

Hervorragend kamen die Hercules-Fahrer mit den widrigen Verhältnissen zurecht. Gesamtsieg für den vierfachen Senioren-Cup-Gewinner Bruno Bierschenk auf der 250er 7-Gang-Hercules und Platz 2 für die Hercules-Mannschaft (Hieronymus, Bierschenk, Weber), wieder knapp geschlagen von den Krumhermersdorfern auf SWM-Rotax.



Unscheinbar, aber schnell – Horst Weber auf der 350er Hercules (links). Der vierfache belgische Enduromeister Mark Reul setzt im Klassik-Sport auf Hercules. Und das Fahren hat der Mann aus Bunsbeek auch noch nicht verlernt

Auch in Unter-Schönmattenweg meinte der Wettergott es nicht gut mit den Geländefahrern. Er bot vom Dauerregen in der ersten Runde über Sonnenschein bis zu einem Hagelschauer seine ganze Palette auf – typisches Sechstageswetter eben. Wie schon in Mauer kamen im Schlamm die Kleinen ganz gut zurecht. Tagesschnellster war diesmal Bernd Bräutigam auf einer 80er Perego, nachdem Bruno Bierschenk unverschuldet aus dem Sattel musste und den Rückstand nicht mehr aufholen konnte.

Einig waren sich aber alle: „Schimmeldewog“, wie das Örtchen im Odenwald in Geländefahrerkreisen genannt wird, war der krönende Höhepunkt dieser Saison.

Impressum

Herausgeber:
Zweirad Union-Interessengemeinschaft

Redaktion und V.i.S.d.P.
Leo Keller
Jasminweg 7
51061 Köln
E-Mail: info@ZweiradUnion-IG.de

„Nopitschstraße“ erscheint in unregelmäßigen Abständen als pdf zum downloaden bei
www.ZweiradUnion-IG.de und www.Hercules-Freunde.de

Die einzelnen Beiträge einschl. der Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Die Verbreitung des unveränderten pdf zu privaten Zwecken (z.B. per E-Mail, durch Weitergabe des links, Ausdrucken, Anfertigen von einzelnen Kopien o.ä.) ist ausdrücklich erwünscht und bedarf keiner gesonderten Genehmigung. Die Übernahme von Inhalten, auch auszugsweise, in andere Medien (z.B. Printmedien aller Art, Webseiten, Rundbriefen, Newslettern o.ä.) bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung.

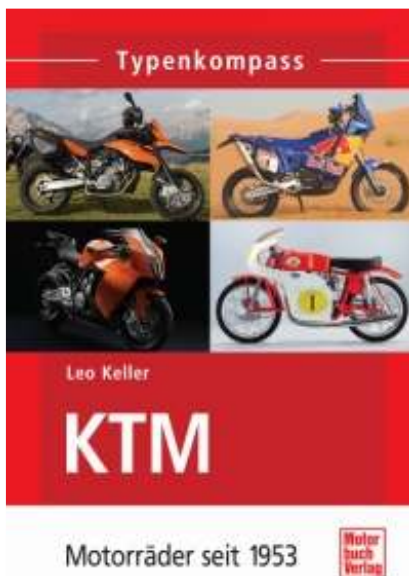
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Eine Haftung des Herausgebers, der Redaktion oder der Autoren für Schäden aller Art ist ausgeschlossen.

Lesestoff



Dieser Typenkompass von Leo Keller präsentiert die erfolgreichsten Hersteller des deutschsprachigen Raums im Offroad-Bereich von den 60er-Jahren bis heute. Neben den klassischen Gelände- und Endurosportmaschinen werden auch Motocrossmotorräder und die in den letzten Jahren ungemein populär gewordenen »Supermoto«, Geländemotorrädern mit Straßenabstimmung behandelt. Mit von der Partie sind Marken wie BMW, Hercules, Maico und MZ, aber auch andere weniger bekannte Hersteller wie z.B. die Zweirad Union

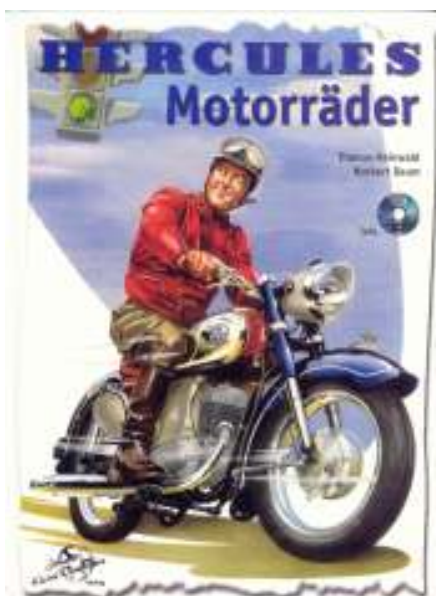
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5



Vom gleichen Autor

KTM zählt zu den angesagtesten Motorradmarken und ist derzeit der erfolgreichste Hersteller von Enduro- und Motocross-Maschinen. Einen umfassenden Überblick über die Modellgeschichte dieser Erfolgsmarke gibt Leo Keller in diesem Typenkompass. Kein Zweifel: In diesem Typenkompass finden sich alle wichtigen Informationen, die Fans dieser Marke wissen müssen.

- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 115 Abbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02921-7



Die Geschichte des ältesten noch produzierenden Zweirad-Herstellers der Welt (SFM). Über 270 Bilder und die umfassenden technischen Daten lassen dieses von „Mr. Hercules“ Norbert Daum und Thomas Reinwald verfasste Buch zu einem Klassiker werden. Als Zugabe gibt es den Hercules-Geländesportfilm „Hobby zwischen Sport und Spaß“ auf DVD.

- Preis **34.00 EUR incl. DVD**
- 270 Abbildungen
- Verlag Johann Kleine-Vennekate,
- ISBN 3-935517-18-1