



Nopitsschnstraße

Nr. 5 - Dezember 2010
Klassik-Geländesport

Liebe Freunde der Motorräder aus der Nopitschstraße,

wieder liegt ein Jahr hinter uns und damit verbunden viele schöne Erinnerungen an unser gemeinsames Oldtimer-Hobby mit den Motorrädern aus der Nürnberger Nopitschstraße.

Leider haben wir uns aber auch im vergangenen Jahr von Freunden für immer verabschieden müssen.

Ganz besonders betroffen gemacht hat uns der Tod von Hans Lippl, dem Deutschen Geländemeister von 1960 auf einer Hercules K 101.

Seit Beginn der Klassik-Geländefahrten im Jahr 1993 war Hans bei jeder Veranstaltung anzutreffen und viele erinnern sich an die schönen gemeinsamen Stunden mit ihm, ganz gleich, ob er einige seiner Tricks aus seinem schier unerschöpflichen Erfahrungsschatz verriet oder wenn er abends im Fahrerlager sein Akkordeon aus dem Camper holte und es dann bei dem ein- oder anderen Schnäpschen so richtig gemütlich wurde.

Bei der Geländefahrt „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“ Ende Juni erklärte er, dass die Gesundheit nicht mehr mitspielt und dies seine letzte „große“ Geländefahrt sei. Ein paar Wochen später trat er in Sinsheim nochmals mit seiner 440er Maico an, dies war dann seine letzte Veranstaltung als aktiver Fahrer.

Zuletzt haben wir Hans Lippl Mitte Oktober in Schimmeldewog getroffen, wo er mit seinem früheren Konkurrenten Burchard Lenz dessen 75. Geburtstag feierte.

Am 1. Dezember 2010 starb Hans in seiner Wohnung im Nürnberger Süden.

Wie beliebt und hochgeachtet dieser faire und hilfsbereite Sportsmann bei seinen Freunden war, erkennt man am besten daran, dass der Veranstalter der Zweitagesfahrt in Dillstädt (bei Suhl/Thüringen) seine nächste Geländefahrt zu Ehren von Hans Lippl nach diesem benannte.

In der vergangenen Ausgabe hatte sich Norbert Daum mit der „Blechbanane“ befasst. Diesmal ist wieder der Klassik-Geländesport aus Hercules- bzw. DKW-Sicht an der Reihe. Während diese Motorräder in den 60er und 70er Jahren für Privatfahrer die erste Wahl waren, kommen sie derzeit in der öffentlichen Wahrnehmung unserer Meinung nach etwas zu kurz.

Natürlich muss man Verständnis dafür haben, dass die „schreibende Zunft“ allein aus Wirtschaftlichkeitsaspekten den alten Geländesportmaschinen nicht allzu viel Platz einräumen kann, abgesehen von der Zeitschrift ENDURO mit eigener Klassik-Rubrik oder der englischsprachigen Zeitschrift VMX, auch für deutsche Leser sicherlich interessant, aber zumindest im Internet sind Maico und KTM besser aufgestellt.

Unsere Winter-Ausgabe wird sich deshalb neben einem Portrait von Hans Lippl schwerpunktmäßig mit der vergangenen Geländesport-Saison befassen - natürlich mit unserem selbstgewählten Thema, den Motorrädern aus der Nopitschstraße.

An dieser Stelle möchten wir unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest und einen „guten Rutsch“ ins neue Jahr wünschen.

Vielleicht treffen wir uns in der kommenden Saison ja einmal persönlich bei einer der zahlreichen Klassik-Geländefahrten.

Leo Keller

In Memoriam Hans Lippl

Am 1. Dezember 2010 verstarb in Nürnberg nach schwerer Krankheit im Alter von 75 Jahren unser Freund Hans Lippl.

Hans war einer von denen, die Robert Poensgen in seinem Sechstage-Buch als „feinen Kerl“ beschrieben hat - bis zu seinem Tod ein fairer Sportsmann und ein hilfsbereiter Freund.

Sein Tod ist Anlass für uns, einmal auf das sportliche Leben des immer gut gelaunten Nürnbergers zurückzublicken.



Deutscher Meister 1960 100 cm³

Obwohl ein waschechter Franke, begann Hans Lippl seine Karriere auf einer umgebauten schwäbischen Maico M 200. Der Durchbruch kam 1959. Als Nürnberger wohnte Lippl in der Nachbarschaft von Hercules und hatte das Glück, eine von vier gebauten Versuchsmaschinen der neuen K 100 kaufen zu können. 12 Goldmedaillen bei 16 Wettbewerben motivierten

ihn derart, das er ein Jahr später erfolgreich alles daransetzte, die Deutsche Meisterschaft zu gewinnen.

Insgesamt 7 Jahre fuhr Lippl die kleine Hercules, bevor er wieder zu Maico wechselte. Diesem Fabrikat blieb er dann bis zum Ende seiner motorsportlichen Karriere treu.



Garmisch-Partenkirchen 1960

1976 hätte es beinahe noch einmal zu einer Meisterschaft gereicht. Bis zum Endlauf des erstmalig ausgetragenen Senioren-Cup lag er gleichauf mit seinem Freund Burchard Lenz, der mit einer 175er Hercules antrat. Aber in der Sonderprüfung musste er zu Boden, so dass der Cup an Lenz ging.



Six Days 1961 Llandrindod Wells

Ende der 80er Jahre verlor Lippl die Lust an den Wettbewerben, weil die älteren Fahrer seiner Meinung nach nur dazu dienten, die Fahrerfelder aufzufüllen und Geld in die Veranstalterkasse zu bringen. Als aber die Isnyer 1993 den Klassik-Geländesport ins Leben riefen, war er von Anfang an mit Feuer und Flamme dabei.



Six Days 1962 Garmisch-Partenkirchen

Als vor einigen Jahren im Klassik-Geländesport die „700er-Startnummern“ für Fahrer ab 70 Jahren eingeführt wurden, erhielt er die Nr. 704 - war also einer der ältesten Aktiven in der Szene.

Weil es aber „jenseits der 75“ hier und da einmal etwas heftiger zwickt, entschloss er sich, zumindest bei den schweren Fahrten wie Isny oder Zschopau etwas kürzer zu treten.



Zum Abschied unterschrieben alle Teilnehmer in Zschopau ein Poster für Hans Lippl

Neben dem Motorradfahren hatte Lippl eine zweite Leidenschaft: Uhren. Rente mit 67? Lippl schüttelte da nur den Kopf. Nicht selten hatte er sogar bei Veranstaltungen und Treffen seinen kleinen Werkzeugkoffer dabei und schaute nach dem Rechten, wenn eine Uhr nicht mehr so richtig wollte.

Und natürlich besaß er auch einige von den alten „Stechuhren“, die einst an den Zeitkontrollen eingesetzt wurden.

In der letzten Zeit unterstützte er zusammen mit seiner Frau Gisela bei Veranstaltungen die Zeitnahme mit seinen nun auch schon historischen Zeitmessern. Von dem „elektronischen Glump“, wie er die modernen Digitaluhren bezeichnete, hielt er nicht viel. Zuletzt haben wir Hans Mitte Oktober in Schimmeldewog getroffen, wo er vom Veranstalter für seine besonderen Verdienste um den Geländesport geehrt wurde.



Hans und Gisela, ZK in Dillstädt

Mitte November konnte er schon nicht mehr zum Jahrestreffen der Enduro-Senioren Deutschland kommen, zu denen er seit der Gründung vor über 30 Jahren gehörte



Schimmeldewog im Oktober 2010

Mit Hans Lippl haben wir einen der ganz feinen Kerle verloren, ein Vorbild in sportlicher, kameradschaftlicher und menschlicher Sicht.

Ade, Hans!

Man erzählt immer, Hans Lippl sei einmal unter einer Kuh durchgefahren. Hier lesen Sie, was wirklich geschah.

Die wenig heitere Geschichte mit der Kuh, erlebt von Hans Lippl

Es war an einem sonnigen Augustsonntag 1961. Ich kam froh gelaunt von der Geländefahrt Gerstetten und hatte wieder mal eine "Goldene " geholt. So sagt man eben, wenn die Ergebnisliste diesen Erfolg bestätigt. Natürlich, wie könnte es anders sein, war mir das auf meiner drei Jahre alten Hercules K101 gelungen, mit der ich 1960 Deutscher Meister geworden war. Frohen Mutes, auch deshalb, weil am Motorrad nichts kaputt gegangen war, und ich ja noch per Achse nach Hause musste.



Schwere Schwäbische 1960

Die wenigsten Fahrer konnten sich damals ein Auto leisten. Die Landstraße Richtung Dinkelsbühl rollte ich so mit 60 -65 km/h und überholte frech ein Goggo-Mobil. In leichten Kurven ging es talwärts, und man konnte die Blicke schweifen lassen. In weiter Talferne erspähte ich etwa acht Kühe, den Hüterbuben vornweg. Das Ende war dann, wie ich später erkannte der Bauer und Kuhherdenbesitzer. In meinem Kopf sagten mir meine Gedanken, hoffentlich überquert die Karawane nicht die Straße, doch schon bewegt sich der ganze Zauber eilends. Es kam Bewegung in die ganze Bande und schon war eine Stampede, wie im wilden Westen auf der Kinoleinwand. Meine innere Stimme befahl mir. "Gib Gas", um einem eventuellen Kontakt zu entgehen. Aber erstens kommt es anders,

zweitens als man denkt! Der Feldweg auf dem die Kühe zuerst getrottet waren, ging in die Hauptstraße über. Die Leitkuh roch den warmen Stall in Richtung Heimat. Nun blieb mir keine Zeit mehr, um weiterzudenken. Eine Notbremsung, ein Schlag und ich flog unter dem Kopf der Kuh auf die Straße vorwärts. Dann fand ich mich in einer etwa vier Meter abfallenden Böschung wieder. Auf allen Vieren krabbelte ich zur Straße hoch und suchte mein Motorrad. Meine Brille fand ich am Straßenrand, und dann war es finster. Als ich die Augen wieder öffnete, sah ich die Goggoinsassen aussteigen. Sie fragten, ob sie helfen könnten. Nach etwa drei Minuten war ich wieder in der Lage zu denken, und fand meine K101 in ca. 20 m Abstand. Ich stellte sie wieder auf die Beine, und nahm den Helm ab. Jetzt kam auch der Bauer an und war, wie der Hüterbub, sehr erschrocken. Die Polizei wurde benachrichtigt, und kam nach 40 Minuten, um den Unfall aufzunehmen. Das Motorrad war arg zugerichtet: Lampe verbeult und ohne Glas, Lenker verbogen, Schwinge und Schutzblech krumm. Der Rahmen war geknickt, aber das wusste ich damals noch nicht. Ich fuhr dann nach zwei Stunden von der Polizei-Dienststelle weg und brauchte vier Stunden für 125 km Landstraße bis nach Hause. Um etwa Mitternacht hatte ich die Reise beendet.

Gehirnerschütterung, Prellungen und blaue Flecken waren die Ausbeute.

Und wie erging es der Kuh? Sie beging Unfallflucht und wollte die ersten 14 Tage nicht mehr aus ihrem Stall in die freie Natur. Auch sie hatte blaue Flecken, wie mir der Besitzer später brieflich mitteilte.



Klassik-Geländesport

Dillstädt

Mit mulmigem Gefühl waren die Klassik-Freunde Anfang August ins thüringische Dillstädt in der Nähe von Suhl gefahren, hatte es doch zwei Tage und Nächte ununterbrochen geregnet. Da kamen schnell Erinnerungen an die Schlamm Schlacht von Marisfeld, dem früheren Veranstaltungsort der "Erich Riemensperger-Classic", auf, benannt nach dem einstigen technischen Direktor der Suhler Simson-Werke.

Als dann am Veranstaltungstag über 100 Fahrer ihre Maschinen an den Start schoben, schien die Sonne und der Wind trocknete die Strecke schnell ab, so dass die Teilnehmer perfekte Bedingungen vorfanden.

Drei jeweils 35 Kilometer lange Runden standen auf dem Programm, überwiegend Schotter und griffige Wiesenwege, dazu eine Sonderprüfung.

Am Ende hielt Fahrleiter Stefan Reihl noch eine Überraschung für die Teilnehmer bereit. Ganz unbürokratisch durften diejenigen, denen die drei Runden noch nicht genug gewesen waren, noch eine vierte Runde anhängen, natürlich außerhalb der Wertung.



Horst Weber, Hercules GS 350, 1976

Tagesschnellster war am Ende der vierfache Sechstages Teilnehmer und Junior-Trophy-Gewinner von 1993 Peter Lenselink aus Holland (SWM 250/1980), aber auch die Hercules-Leute schlugen sich nicht schlecht. Friedrich Hieronymus gewann die 175er Klasse und Horst Weber kam mit seiner 255er Hercules auf einen hervorragenden 2. Platz in der Halbliterklasse.

Sinsheim

Ende August stand die Geländefahrt „Rund um den Steinsberg“ auf dem Programm. Diesmal war Sinsheim der Austragungsort, normalerweise bundesweit eher durch den regelmäßigen Mega-Stau oder das spektakuläre Technik-Museum als durch die Geländefahrt bekannt.

Das Fahrerlager dürfte in der Enduro-Szene einzigartig sein: hier werden die Zelte inmitten eines Weinberges am Südhang im Schatten der mittelalterlichen Burg aufgeschlagen, der Burghof dient als parc fermé.



Mark Reul, DKW GS 125, 1974

Auch die über 50 km lange Runde, dreimal zu befahren, sucht ihresgleichen, wenn es auch, abgesehen von zwei Steinbrüchen, keine besonderen Geländeschwierigkeiten gab. Dazu waren die Zeitvorgaben mehr als reichlich, so dass es dadurch vor einer ZK zu längeren Wartezeiten auf einem schattigen Gutshof kam.

Man sollte aber nicht glauben, dass dies eine "Kaffeefahrt" war. Wer bei sengender Sonne auf den schnellen Schotterwegen der Staubfahne eines anderen Fahrers folgte, hatte schnell einen Abzweig verpasst. Hier war also höchste Konzentration angesagt, wollte man am Ende eine Kontrollkarte mit allen DK-Stempeln vorweisen können.

Recht gut angenommen wurde die neue Senioren-Klasse, in der alleine 19 Teilnehmer an den Start gingen, alle mindestens 65 Jahre alt.

Als die Fahrer nach beinahe 7 Stunden ins Ziel kamen, war ihren Gesichtern die Anstrengung deutlich anzusehen, aber auch die Freude darüber, die 150 km lange Geländestrecke bewältigt zu haben.



Franz Burzlauer, Sachs GS 80

„Hiero“ hatte diesmal seine 175er gegen die große 350er getauscht und zusammen mit seinem Mannschaftskameraden Horst Weber, ebenfalls auf der großen Hercules, belegten sie die Plätze 2 und 3.

Sinsheim und Dillstädt haben wieder einmal gezeigt, dass auch leichte Veranstaltungen sehr viel Freude bereiten können.

Mauer

Mitte September ging es ins Badische nach Mauer zu einer der diesjährigen Top-Veranstaltungen.

Die „Schwere Badische“, in Erinnerung an die Meisterschaftsläufe von einst so genannt, ist nach der Allgäu-Classic in Isny die älteste Klassik-Geländefahrt in Deutschland. Vor zwei Jahren hatte sie ihrem historischen Vorbild alle Ehre gemacht, weil das Gelände beinahe im Schlamm versunken war. Bei der diesjährigen „6. SBG“ hatte der Wettergott aber ein Einsehen und so starteten am zweiten Septemberwochenende über 210 Fahrer bei sonnigem Wetter in die erste von drei je 42 Kilometer langen Runden.

Gleich 23 Fahrer hatten in der Seniorenklasse für Fahrer ab 65 Jahren genannt, die im Frühjahr vom MSC Mauer ins Leben gerufen wurde. Stärkste Klasse waren

erwartungsgemäß die 250er, aber viele Zuschauer fanden die 17 Gespanne sicherlich am beeindruckendsten.



nochmal Horst Weber

Kurz nach dem Start gab es die erste Herausforderung. Die lange Steilauffahrt zum Zwetschgebuckel war durch das taufeuchte Gras noch rutschig, aber für die ältesten Teilnehmer in der Seniorenklasse gab es eine Umleitung, genau so wie beim künstlich angelegten Schlammloch am Fischweiher.

Für glänzende Augen bei den Fahrern sorgte die Beschleunigungsprüfung in Spechbach. Auf griffigem Boden ging es über einen S-förmig geschwungenen Wiesenweg den Hang hinauf - fast wie ein kleiner Enduro-Test.



Peter Hinz, Sachs GS 250 1980 - Bestzeiten in Mauer, aber verpatzte Startprüfung

Auch die Cross-Prüfung auf einem hügeligen Acker in Meckesheim hatte es den Fahrern angetan. Etwa 1,5 Kilometer lang, breit und flüssig ausgesteckt - hier waren eindeutig die hubraumstärkeren Maschinen im Vorteil. Die schnellsten Zeiten

sowohl in beiden Sonderprüfungsdurchgängen als auch in der Beschleunigungsprüfung fuhr der Odenwälder Peter Hinz auf einer ehemaligen 250er Sachs-Werksmaschine, allerdings konnte er die Strafpunkte der verpatzten Startprüfung durch eine auch noch so beherzte Fahrweise nicht mehr gut machen. Der Gesamtsieg ging an Bruno Bierschenk, ebenfalls auf Hercules-Sachs 250.



Bruno Bierschenk, GS 250 1976, Gesamtsieger in Mauer

Auch in den anderen Klassen brauchten sich unsere Herculesen nicht zu verstecken.

Bei den 80ern gewann Hans Patutschnik, in der 175er Klasse ging gleich das komplette Podium an Hercules-Fahrer (Friedrich Hieronymus, Erich Ehrlicher und Klaus Rauscher) und Horst Weber landete auf Platz 2 bei den 350ern.



Friedrich Hieronymus, GS 175

Die Hercules-Mannschaft (Hieronymus, Bierschenk, Weber) musste sich diesmal mit Platz 2 hinter einer Maico-„Werksmannschaft“ begnügen. Hintergrund: die Marke Maico soll wiederbelebt werden und in Mauer tauchte Jürgen

Zimmermann mit einem neuen „Rennbus“ auf, dabei durfte natürlich die Maico-Mannschaft des AMZ-Teams nicht fehlen.

Eine perfekte Organisation, die interessante Strecke mit griffigem Boden und eine Sonderprüfung, auf der man es richtig fliegen lassen konnte, dazu sonniges und nicht zu warmes Spätsommerwetter - die „6. Schwere Badische“, zwar anspruchsvoll, aber diesmal nicht so schwer wie der Name es vermuten lässt, wird mit Sicherheit noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Schimmeldegog

Für viele ist Schimmeldegog, wie das Örtchen im Odenwald von den Geländesportlern genannt wird, der krönende Saisonabschluß.

Diesmal entschädigte schönsten Herbstwetter mit angenehmen Temperaturen die 130 Teilnehmer für das schlechte Wetter der vergangenen Jahre. Bei der vorletzten Ausgabe waren die Fahrer in der letzten Runde von einem Hagelschauer erwischt worden und im letzten Jahr hatte tagelanger Dauerregen die Veranstaltung zu einer echten Herausforderung werden lassen.



Martin Eckhardt, Sachs GS 80

Vier Runden zu je 25 km ging es diesmal an den Hängen des Ulfenbachtals entlang, fast ausschließlich durch bewaldetes Terrain. Rutschige Steinplatten, lockeres Geröll, glatte Wurzeln und einige steile Auf- und Abfahrten - solch eine abwechslungsreiche Streckenführung gibt es bei keiner anderen Klassik-Fahrt in Deutschland. Ein Schnitt von knapp 20 km/h, dazu Umleitungen an den steilsten Auffahrten für

Gespanne und die ältesten Fahrer und Maschinen, machten die Veranstaltung trotz der teilweise sehr anspruchsvollen Strecke oldtimerfreundlich. Sofern die alte Technik mitspielte, war das für jeden zu schaffen. Kein Wunder also, dass fast alle Fahrer ohne Strafpunkte das Ziel erreichten und sich die Platzierung in der Beschleunigungsprüfung und dem Cross-Test entschied.



Klaus Rauscher, GS 175 1976

Die lehmige Sonderprüfungsstrecke am Wüstenbach, normalerweise auch bei trockenem Wetter recht rutschig, war diesmal ungewohnt griffig, so dass die zahlreichen Zuschauer spannenden Sport zu sehen bekamen. Der fachkundige Streckensprecher tat ein Übriges und unterhielt die Besucher mit interessanten Geschichten aus der Zeit, in der Deutschland noch zu den weltbesten Nationen im Geländesport gehörte.



Rudi Schlosser, GS 175 1975

Keine großen Überraschungen gab es dann bei der Siegerehrung. Tages-schnellster wurde Peter Hinz auf einer ehemaligen 250 cm³-Werks-Hercules, der sich damit für seinen in Mauer abgebro-

chenen Kickstarter schadlos hielt. Ansonsten waren auch in Schimmeldewog die bekannt schnellen Leute auf den vorderen Plätzen zu finden.



Rolf Klug, GS 250 1978

Zwar ist Schimmeldewog, die Heimat des früheren Werksfahrers Peter Vogel, traditionell „Zündapp-Land“, aber seit einigen Jahren sind nicht mehr die Roten, sondern die Blauen oben auf dem Stockerl zu finden.

Während es bei den 80ern mit Bernd Bräutigam, Hans Patutschnik und Martin Eckhardt einen Hat trick gab, waren die 175er noch einen Tick erfolgreicher. Hier belegten Hiero, Rudi Schlosser, Klaus Rauscher und Ludwig Groß gleich die ersten vier Plätze. Peter Hinz gewann die 250er Klasse vor Bruno Bierschenk und wurde damit Tagesbeste. Und last not least gab es wieder den Mannschaftssieg für Hieronymus, Bierschenk und Weber.

Auch in diesem Jahr wurde im Ulfenbachtal wieder Klassik-Geländesport vom Feinsten geboten: eine anspruchsvolle Streckenführung, wie man sie heute kaum noch findet, eine perfekte Organisation und eine sportbegeisterte Bevölkerung, die an mehreren Stellen der Strecke Erfrischungen für die Fahrer bereit hielt. Sogar das Wetter spielte diesmal mit.

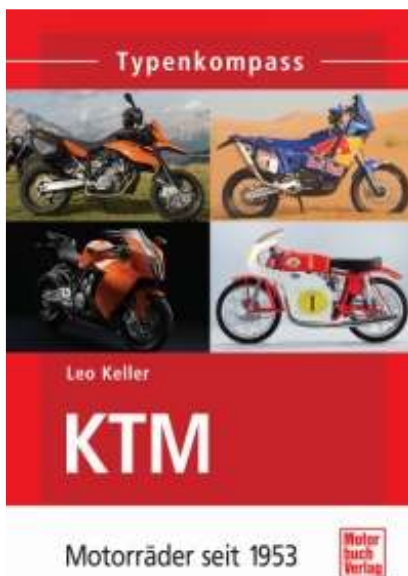
Wenn es einen Preis für die schönste Veranstaltung des Jahres gäbe, ginge der Pokal nach Schimmeldewog, so die einhellige Meinung der Teilnehmer. Ein größeres Kompliment kann man einem Veranstalter nicht machen.

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

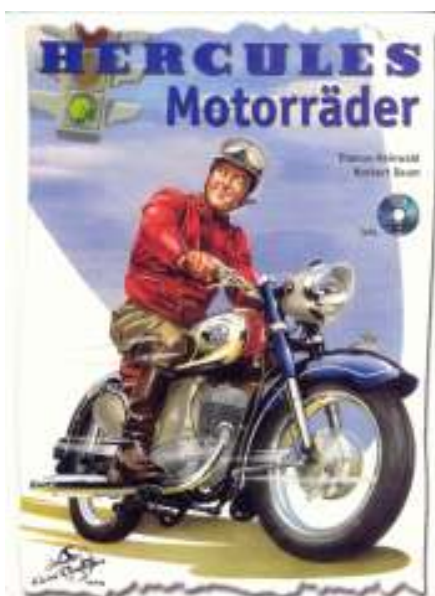
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5



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

Impressum

Herausgeber:
Zweirad Union-Interessengemeinschaft

Redaktion und V.i.S.d.P.
Leo Kellej
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.