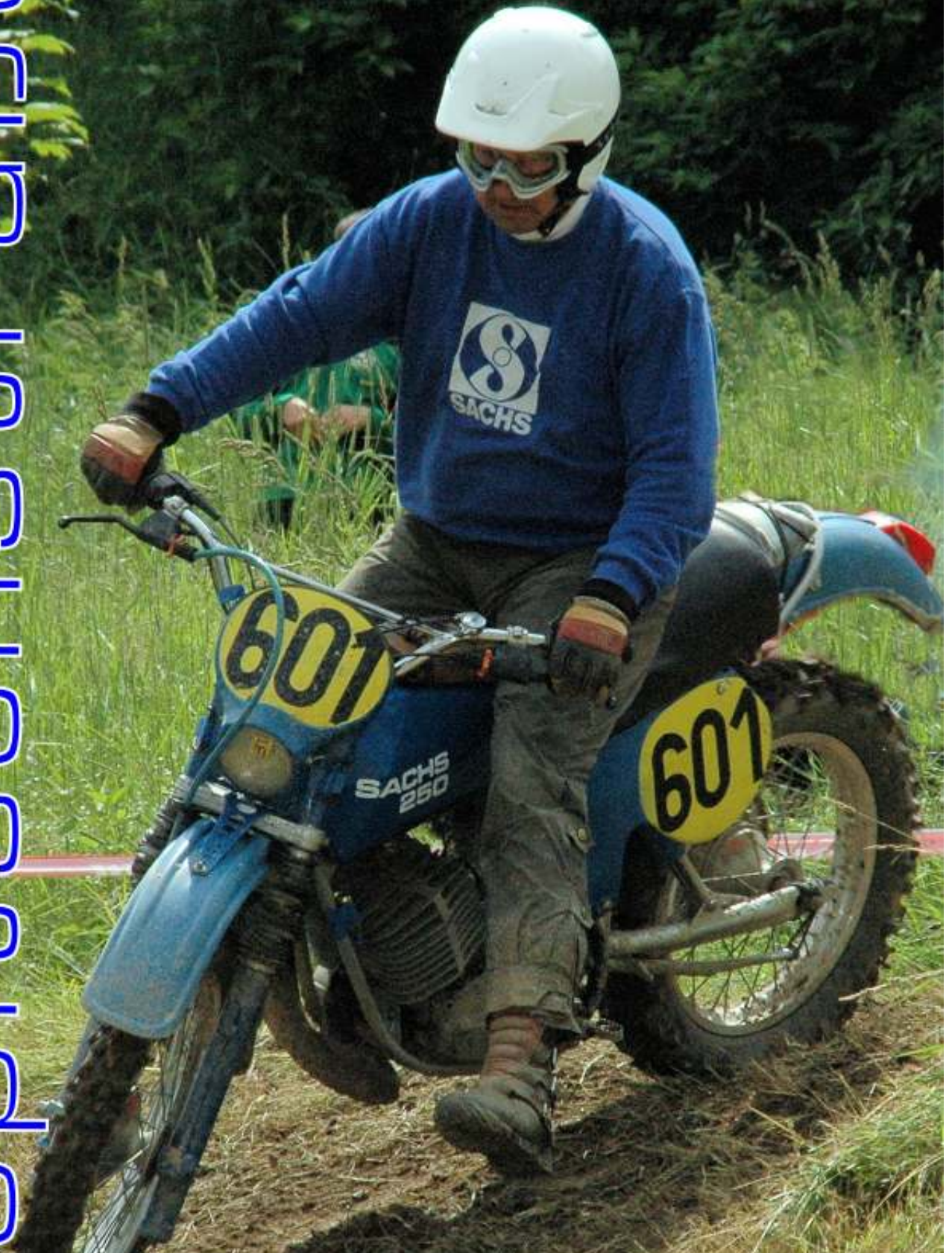


Zopitschstraße



Nr. 6 - November 2011
Klassik-Geländesport

Liebe Freunde der Motorräder aus der Nopitschstraße,

viele haben schon lange drauf gewartet, leider hat sich unser Geländesport-Rückblick um einige Wochen verzögert, aber da aufgeschoben bekanntlich nicht aufgehoben ist, wird das Warten sich hoffentlich gelohnt haben. Hinter uns liegt eine spannende Saison mit schweren und weniger schweren Fahrten, mit viel Spaß und auch tragischen Momenten. Auf einige besonders negative Entwicklungen möchte ich im Folgenden besonders eingehen.

Der Klassik-Geländesport ist im Umbruch - die klassischen NSU-, Zündapp- und BMW-Gespanne können bald nur noch im Museum bestaunt werden. Heute sind fast nur noch Youngtimer wie Wasp-BMW oder Yamaha am Start. Entsprechend dieser Entwicklung gab es in diesem Jahr in Isny erstmals keine Gespanne mehr.

Die Popularität des Klassik-Geländesports zieht natürlich einige Leute an, die einfach mal gerne legal durchs Gelände fahren wollen, aber nicht einmal wissen, dass der Geländesport eine Zuverlässigkeitsfahrt und kein „Rennen“ ist. Diese Mochtegern-Rennfahrer, von denen viele vom Ablauf einer Geländefahrt offensichtlich genau so viel Ahnung haben wie Frösche vom Fliegen, um das einmal ganz krass auszudrücken, sollten sich zuerst einmal gewisse Grundfertigkeiten des Fahrens abseits befestigter Wege aneignen und den Ablauf einer Geländefahrt verstehen, bevor sie anderen die limitierten Startplätze wegnehmen oder gleich bei der ersten etwas anspruchsvollen Auffahrt für Verstopfung sorgen. Damit sind ausdrücklich nicht die vielen engagierten „Nachwuchsfahrer“ gemeint, die dafür sorgen, dass der Klassik-Geländesport sich auch in Zukunft keine Sorgen um den Bestand machen muß.

In höchstem Maße unsportlich finden wir es, wenn jemand mit einem Motorrad auftaucht, das technisch in die 70er Jahre gehört, aber in der Klasse bis 1967 gemeldet wird und dort natürlich mit Extremfederwegen einer 50er-Jahre-DKW, Maico oder Zündapp locker um die Ohren fährt. Noch schöner wird es, wenn diese „Werksmaschinen“ mit einem 180er Military-Motor (den es 1967 definitiv noch nicht gegeben hat) mal in der 250er-, mal in der 350er Klasse antreten und dort natürlich die englischen Viertakter vom Schlage einer BSA oder Triumph nach Strich und Faden versägen. So sehr wir uns über den Erfolg von Sachs-Motoren freuen: solche „Bescheiser“, wie sie schon in den Anfangsjahren vom Isnyer Veranstalter genannt wurden, haben im Klassik-Sport nichts verloren, einmal ganz abgesehen davon, dass ein 180er Military-Motor jedenfalls mehr als 175 cm³ hat und deshalb nicht in die Klasse bis 175 cm³ gehört. Und wie man es schafft, diesen Motor auf mehr als 250 cm³ zu bringen, möchten wir auch einmal gerne sehen. Natürlich lassen sich die Veranstalter nicht auf der Nase herumtanzen und in einigen Fällen wurden die gelben „Werksmaschinen“ in jüngere Klassen umgestuft, aber solange es keine verbindlichen technischen Vorschriften gibt, in denen das Baujahr nachzuweisen ist, werden solche „Werksmaschinen“ wohl immer ein Problem bleiben.

Die meisten Veranstaltungstermine für 2012 stehen schon fest (s. www.vinduro.de), es ist wieder für jeden etwas dabei, von Sinsheim oder Sersheim bis hin zu den doch recht anspruchsvollen Geländefahrten in Zschopau, Mauer oder Schimmeldewog. Dazu wird erstmalig seit 1989 in Deutschland wieder eine Sechstagesfahrt ausgerichtet - die Anreise nach Sachsen kann man gut mit der Teilnahme an der 6. Dillstädter Zweitagefahrt in der Nähe von Suhl verbinden.

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

Geländefahrertreffen Nürnberg

Das Gerücht geisterte ja schon einige Zeit durch die Szene. Rolf Witthöft, seinerzeit Initiator der legendären Zündapp-Treffen in Schimmeldewog, hat natürlich nicht vergessen, dass er seine ersten großen Erfolge in den Sechziger Jahren auf Hercules-GS-Maschinen errungen hat. Da war es natürlich naheliegend, im Hercules-Jubiläumsjahr etwas ähnliches für die fränkische Marke zu organisieren. Überraschend groß war die Liste der Fahrer und Betreuer, die schnell zusammengestellt war. Der Plan, sich bei Roberto Biza in Italien zu treffen, war doch etwas zu optimistisch, so dass man „zu Hause“ in Nürnberg blieb und sich Ende Juni im Museum für Industriekultur traf, wo gleichzeitig die Jahrestreffen verschiedener Hercules- und Sachs-Clubs stattfanden. Bedauerlicherweise ging es am gleichen Wochenende im Erzgebirge „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“, so dass viele Klassik-Freunde, die das Geländefahren mit ihren alten Motorrädern schon fast professionell betreiben, diesmal nicht dabei sein konnten.



GS-Maschinen am Rande des Werksfahrertreffens

So wie wir gehört haben, hat das Wiedersehen allen viel Freude bereitet und für eine Neuauflage werden wir wohl nicht wieder vierzig Jahre warten müssen.

Natürlich konnten nicht alle Werksfahrer und Betreuer von damals kommen, auch war Franz Hartmann mit seiner Wankel-

GS ein ausgesprochen gefragter Mann, aber wir haben Heinz Brinkmann, Albert Seitz, Hans Wagner, Norbert Gabler, Günter Dotterweich und natürlich Rolf Witthöft und Arnulf Teuchert gesehen, die - wenn auch auf anderen Fabrikaten - 1980 bei der Sechstagesfahrt im französischen Brioude mit dem Gewinn der Silbervase den letzten deutschen Mannschaftssieg errungen haben.

Neben dem bereits erwähnten Franz Hartmann war Heinrich Wieditz, der Motoren-Papst, der den Siebengang-Motoren das Laufen beibrachte, Peter Muschweck, ein Künstler an der Schweißflamme und viele andere Betreuer und Techniker gekommen.

Es war eine gutgelaunte Pensionärstruppe, wie eine Zeitschrift schrieb. Und manch ein Teilnehmer der Markentreffen hatte zum ersten Mal Gelegenheit, die Leute aus der Nähe zu sehen, die Hercules zu einer der erfolgreichsten deutschen Marken im Geländesport gemacht haben.

Foto: Rödel

Klassik-Geländesport

Schönebeck

Recht spät begann in diesem Jahr die Saison für die Klassik-Freunde. Weil die Geländefahrt „Rund um die Bornaer Braunkohle“, bisher alljährlich traditionell verregneter Saisonauftakt, nicht mehr stattfindet, war die 8. Geländefahrt „Rund um den Hummelberg“ in Schönebeck bei Magdeburg der erste Wettbewerb des Jahres. Die etwa 70 Teilnehmer erwartete hier warmes Wetter und eine knüppelharte staubtrockene Piste, was manch einen an den Rand der Erschöpfung brachte. Immerhin erreichten drei von vier Fahrern das Ziel in Wertung.

Ergebnisse:

Klassensiege: Hans Patutschnik, 80 cm³ und Friedrich Hieronymus, 175 cm³, 2. Pl.: Bruno Bierschenk, 250 cm³

Schlüchtern

Zwei Wochen später ging es ins nordhessische Schlüchtern zur Geländefahrt der Enduro-Senioren. Anders als in Schönebeck war die Strecke durch Regen in der vorherigen Woche recht griffig, so dass die Teilnehmer bei kühlem Wetter perfekte Bedingungen vorfanden.



„Hiero“, früherer 50 cm³-Vize-Europameister auf Zündapp, vertraut heute auf Hercules

Die Klasseneinteilung, die sich nicht nach Baujahr und Hubraum richtet, sondern nach einer Addition von Fahrer- und Motorradalter, findet man in dieser Form nur noch bei der „Ehrenrunde“ beim DEM-Lauf in Burg. 50, 80 oder 100 Jahre müssen Fahrer und Motorrad mindestens alt sein, um in einer der drei Klassen gewertet zu werden. Dazu gibt es die „Classic Trophy“ als Wanderpokal, der Motorrädern bis Bj. 1967 und Fahrern mit zeitgenössischer Kleidung vorbehalten ist.

Am meisten bestaunt wurde eine Zweirad Union GS 50 von 1964.



Absolute Rarität: Zweirad Union GS 50

Ergebnisse:

Metzeler-Pokal: 1. Friedrich Hieronymus (175 cm³), 2. Horst Weber (350 cm³)

Robert-Poensgen-Trophäe: 1. Bruno Bierschenk (250 cm³), Classic Trophy: 2. Mark Reul (Victoria 50 cm³), Mannschaften:

1. ESD-Hercules (Hieronymus, Bierschenk, Weber)

Zschopau

Am letzten Juni-Wochenende stand dann Zschopau auf dem Terminkalender. Bereits zum 11. mal ging es dort, wo im nächsten Jahr einige Etappen der Six Days gefahren werden, „Rund um die MZ-Stadt“, so auch der traditionsreiche Titel der Geländefahrt.

Schon in den letzten Jahren zeichnete sich ab, dass Zschopau zur Allgäu Classic in Isny aufgeschlossen hatte. Das war natürlich auch dem DMSB nicht verborgen geblieben, der daraufhin bei den Zschopauern anklopfte, um diese Top-Veranstaltung in den Meisterschaftskalender der „Klassik-Trophäe“ aufnehmen zu dürfen.



Rond-Sachs 125 in der Sonderprüfung Weißbach

Über 300 Nennungen zeigen deutlich, welchen Stellenwert Zschopau in der internationalen Klassik-Szene hat. 222 Fahrer aus 8 Nationen, darunter alleine 17 Italiener und 19 Holländer, hatten schließlich vom Veranstalter eine Startzusage bekommen und schoben am Freitagabend ihre Motorräder in den parc fermé auf dem Schlosshof mitten in der Stadt. Ein Blick in die Teilnehmerliste zeigte, dass die Youngtimer, in Zschopau bis 1990 startberechtigt, stark im Kommen sind. Knapp ein Drittel des Teilnehmerfeldes stammte bereits aus der Enduro-Ära,

während die klassischen Geländemotorräder teilweise bereits in den Fünfziger Jahren gebaut wurden. Klar, dass die Youngtimer mit Upside down-Gabeln, Wasserkühlung und Monoshock leistungsmäßig in einer anderen Liga spielen.



Bruno Bierschenk, Hercules 250/1976, „downhill“ auf der Sonderprüfung Skihang

Mehrtägiger Regen ließ besonders auf den steilen Wiesenhängen Schlimmes befürchten, aber am Samstag war die Strecke wider Erwarten in einem perfekten und griffigen Zustand. Drei Runden von je 50 Kilometer Länge galt es zu absolvieren, dazu gleich vier unterschiedliche Sonderprüfungen. Neben der bekannten Stillfahrprüfung und dem Skihang gab es in Weißbach eine Geschwindigkeitsprüfung alter Art: zunächst einige schnelle Schleifen über einen Wiesenhang, dann steil einen Waldhang hoch, gespickt mit Wurzeln und losem Geröll. Sicherlich nicht jedermanns Sache. Richtig Gas geben konnte man dann bei der 500 Meter langen Beschleunigungsprüfung, die auf einem kurvigen Waldweg eine Anhöhe hinaufführte.



Horst Weber fährt die 350er Hercules in der Mannschaft der ENDURO-SENIOREN

Nach sechs Stunden hatte die anspruchsvolle Strecke zwar ihren Tribut gefordert - etwa ein Viertel der Teilnehmer war ausgefallen - aber diejenigen, die es überwiegend strafpunktfrei ins Ziel geschafft hatten, waren voll des Lobes über die perfekt organisierte Geländefahrt.



Gemeinsame Freude über den Mannschaftspokal, v.l. ESD-Hercules (Hieronymus, Weber, Bierschenk), Classic Team Krumhermersdorf (Könitzer, Hübler, Brödner) und MSC MZ (Müller, Sturm, Klädtke, Wieland)

Einen besonders hohen Stellenwert hat in Zschopau seit jeher der Mannschaftspokal. In diesem Jahr konnte der wertvolle Glaspokal vom Classic Team Krumhermersdorf wieder heim nach Zschopau geholt werden, nachdem er im vergangenen Jahr von den Enduro-Senioren auf Hercules-Maschinen gewonnen wurde, diesmal auf Platz zwei. Platz 3 dann für das MZ-Team, stark besetzt mit Harald Sturm und Reinhard Klädtke, zwei Mitgliedern der DDR-Trophy-Mannschaft, die 1987 bei den Six Days im polnischen Jelenia Gora zum letzten Mal die Trophy nach Deutschland holen konnten

Ergebnisse:

KS: Martin Eckardt (80 cm³), Friedrich Hieronymus (175 cm³) und Bruno Bierschenk (250 cm³),

Mannschaften: 2. Platz ESD-Hercules (Hieronymus, Bierschenk, Rolf Klug (250 cm³), Horst Weber (350 cm³))

Sonnefeld

Geländesport vom Feinsten gab es bei der 4. Sonnefelder Klassik-Trophy, nachdem die Fahrer ganze vier Wochen warten

mussten, bis sie nach der Zschopauer Geländefahrt wieder in den Sattel durften.

Der AMC Sonnefeld, bereits 46 mal Ausrichter der Geländefahrt „Rund um die Hohe Aßlitz“, gehört zu den Pionieren im deutschen Klassik-Geländesport. Zum Anlass des 40. Veranstaltungsjubiläums gab es 1998 eine spezielle Klasse für historische Geländemaschinen - Streckenlänge und Fahrzeiten entsprachen damals der Seniorenklasse. Diese Initiative des oberfränkischen Vereins war der Grundstein für die heutige Klassik-Trophäe des DMSB.



Gut gelaunt genießen - die Enduro-Senioren im Fahrerlager. Mit dabei: Hercules-Konstrukteur Heinrich Wieditz (Mitte hinten)

Sieben Jahre später richteten die Sonnefelder dann zum ersten mal eine reine Klassik-Geländefahrt aus, in Erinnerung an unsere Six Days-Erfolge von einst „Klassik-Trophy“ genannt.



Gute Organisation: Streckenmarschall Klaus Rauscher auf einer ehemaligen Werks-175er

Ergaben sich die Platzierungen bei den ersten Veranstaltungen noch aus zwei auf Gleichmäßigkeit gefahrenen Sonderprü-

fungsdurchgängen, so entspricht der Ablauf seit einigen Jahren dem einer klassischen Geländefahrt.

Die Klasseneinteilung war erfreulich übersichtlich - bis Baujahr 1967, bis Baujahr 1974 und bis 1980, unterteilt in lediglich zwei bzw. vier Hubraumklassen, dazu Gespanne, Youngtimer und Senioren, jeweils ohne weitere Hubraumeinteilung. Wie sich schon seit längerem andeutete, sind klassischen NSU-, Zündapp- und BMW-Gespanne verschwunden, heute dominieren Wasp-Fahrgestelle mit Yamaha- oder BMW-Motoren aus den Achtziger Jahren.



Horst Weber (350 cm³) im Wald bei Neuses

In Sonnefeld müssen die Fahrer Frühaufsteher sein, pünktlich um Acht verließen die ersten der etwa 150 Starter bei kaltem, ungemütlichen Wetter den historischen Domänenhof. Zunächst ging es über eine Zubringeretappe ans Rundenziel gleich neben der Sonderprüfung, was besonders die Betreuer gefreut haben dürfte. Anschließend mussten fünf Runden von je 20 Kilometer bewältigt werden.

Die Strecke führte überwiegend über Feld- und Wiesenwege und stellte die Fahrer vor keine großen Schwierigkeiten, allerdings war in den beiden ersten Runden auf dem nassen Gras Vorsicht angesagt, wenn man Bodenberührung vermeiden wollte.

Auch diesmal war der alte Bahndamm wieder Bestandteil der Strecke - auf dem Schotterbett mit den unzähligen tief ausgefahrenen Wellen hat es manch einem die Arme richtig langgezogen.

Dazu ließ der Veranstalter sich etwas Besonderes einfallen: an einer DK gab es nicht nur Erfrischungsgetränke, sondern auch Häppchen für den „kleinen Hunger zwischendurch“. Mehr als ausreichend bemessen waren die Fahrzeiten, so dass die Fahrer ihren Konkurrenten bei der Sonderprüfung zuschauen konnten.



Schnelle Rentnertruppe: Franz Burzlauer auf der GS 80 ist über 70 Jahre alt - die 700er Startnummer beweist es

Nur eine Handvoll Fahrer kassierte Strafpunkte auf der Strecke, die Ausfallquote war mit gut 10% erfreulich niedrig.

Und dass schon kurz nach Eintreffen des letzten Fahrers die Ergebnisse vorlagen, ist in Sunnefeld Tradition.

Fazit: die Sunnefelder haben den Teilnehmern wieder einmal eine perfekt organisierte Veranstaltung geboten. Vom Gelände her nicht schwer, aber mit allem, was dazugehört.

Ergebnisse:

175 cm³/1974: KS Friedrich Hieronymus (175 cm³), 2. Heinz Renken (SWM-Sachs 100 cm³), 50 cm³/1980: KS Martin Eckardt (KTM-Sachs), 2. Hans Patuschnik (Gori-Sachs), 250 cm³/1980: 2. Bruno Bierschenk, Mannschaft: 1. ESD-Hercules

Sandhausen

Geradezu entgegengefiebert wurde der beliebten Sandhausener Geländefahrt, die zum 60jährigen Vereinsjubiläum nach mehrjähriger Unterbrechung wiederbelebt wurde. Perfekt wie immer die Organisation mit vielen freundlichen Helfern, vorbild-

lich die Verpflegung. Die nun 25 Kilometer lange Runde musste viermal gefahren werden. Vom Feinsten auch wieder die Sonderprüfung, die allerdings nach einsetzendem Regen im dritten Durchgang für einen Teil des Feldes zu einer äußerst rutschigen Angelegenheit wurde.

Für Diskussionsstoff sorgte hingegen ein als Zuschauerattraktion gedachtes künstlich angelegtes Schlammloch, das besonders für die Gespanne leicht zur tückischen Falle wurde. Auch die Trialprüfung mit Kabeltrommel, Treckerreifen und querliegenden Baumstämmen erinnerte eher an ein „Indoor Trial“ als an eine Geländefahrt für historische Motorräder. Mehr als ein Drittel aller Solisten kassierte hier die Maximalpunktzahl, in der Klasse bis Baujahr 1967 waren es sogar 90%! Unserer Meinung nach ist es der falsche Weg, fehlende Geländeschwierigkeiten durch derartige „Attraktionen“ zu ersetzen und dadurch teilweise unwiederbringliches Material einem völlig unnötigen Risiko auszusetzen. Die Sandhausener Geländefahrt, wie immer mit viel Herzblut organisiert, hat so etwas nicht nötig.

Ergebnisse:

125 cm³/1974: KS Heinz Renken (SWM-Sachs 100), 250 cm³/1974: KS Friedrich Hieronymus (175 cm³), 125 cm³/1981: KS Bernd Bräutigam (80 cm³), 250 cm³/1981: KS Bruno Bierschenk (250 cm³)

Weimarer Land

Echter Schlamm, mehr als den Fahrern lieb war, sorgte eine Woche später bei der 8. Auflage der Klassik-Geländefahrt „Rund um Wersdorf“ im Weimarer Land dafür, dass es eine sehr kernige Angelegenheit wurde. Die etwa 30 Kilometer lange Geländestrecke ist mit einigen auch bei trockenem Wetter sehr anspruchsvollen Auf- und Abfahrten gespickt, für die es allerdings Umleitungen gibt. In diesem Jahr wurden aber selbst die einfachen Passagen

durch unwetterartige Regenfälle zur Herausforderung.



auch im Schlamm schnell: Horst Weber

Foto: E. Richter

Die Schlamm-Spezialisten waren natürlich in ihrem Element, aber bei den vorherrschenden Verhältnissen wird eine gewertete Sonderprüfung, wo es um Sekunden geht, schnell zum Lotteriespiel. Nur jeder zweite der 180 Teilnehmer sah am Ende die Zielflagge.

Ergebnisse:

KS: Martin Eckardt (80 cm³), Friedrich Hieronymus (175 cm³), 3. Platz: Bruno Bierschenk (250 cm³), 4. Horst Weber (350 cm³)

Isny

Für Superlative sorgte erneut die Isny Classic, das „Woodstock im Motorsport“, wie auf der Webseite des MSC Isny zu lesen ist. 273 Teilnehmer aus 9 Ländern, darunter natürlich zahlreiche Italiener, gehörten zu den Glücklichen, die eine Startzusage erhalten haben. Von der AMR-Sachs bis zur Zündapp waren alle Marken vertreten, die bis in die späten 70er Jahre in den Starterfeldern zu finden waren. Erstmals waren in Isny die Solisten unter sich, weil die Gespannklasse gestrichen worden war. Auch das Ambiente der alten Ratzenhofener Reithalle gehört mittlerweile der Vergangenheit an, dafür gab es wieder ein

großes Festzelt wie in den Anfangsjahren der Allgäu Classic.



noch eine Rarität: Fritz Witzel auf der 1975er Wankel-GS in der Trialprüfung

Bei ungewohnt schönem Wetter und strahlend blauem Himmel standen am Samstag neben der Papier- und Fahrzeugabnahme zwei Sonderprüfungen auf dem Programm. Die ersten Punkte wurden bei der Beschleunigungs- und Bremsprüfung auf staubigem Schotter und einer zwar engen, aber endurogerechten Trialsektion vergeben.



... und nochmal Wankel: Kurt Fischer mit seiner 1976er Sechstage-Wankel

Drei etwa 40 Kilometer lange Runden galt es dann am Sonntag zu absolvieren. Auch am eigentlichen Fahrtag spielte das Wetter mit, der für Isny typische Regen hielt sich bis zum Abend zurück. Wie vom MSC Isny bereits im Vorfeld angekündigt hatte die Strecke es wieder in sich und genügte auch hohen Ansprüchen.

Während manch einer der jüngeren Klassik-Freunde vor den steilen Auf- und Abfahrten die ein- oder andere Gedenkminute einlegte, waren die alten Hasen natürlich in

ihrem Element. Hier gab es richtig schweres Gelände, viele der älteren Teilnehmer verzichteten sogar auf die Möglichkeit, an den allzu exponierten Stellen eine Umleitung zu befahren.



diesmal Hubkolben-Sachs: Bernd Schmidt mit seiner GS 250 von 1978

Die ausreichend bemessenen Fahrzeiten sorgten dafür, dass die Veranstaltung zwar sehr anspruchsvoll, ein gewisses Fahrkönnen vorausgesetzt aber von jedem zu bewältigen war. Trotzdem lag die Ausfallquote bei 25%. Mit Sicherheit ganz anders hätte das bei Regen ausgesehen. Nicht ganz so gut haben diesmal die Hercules-Fahrer ausgesehen. 20 waren am Start, nur 10 haben das Ziel gesehen. Damit war die Hercules-Ausfallquote doppelt so hoch wie des gesamten Feldes.



Rolf Klug, früherer Hercules-Ingenieur, gewann die 250er Klasse auf seiner alten Werksmaschine

Als Entschädigung gab es aber einen Klassensieg von Rolf Klug auf einer ehemaligen Werksmaschine und zwei Wankel-GS am Start und im Ziel. Kurt Fischer hatte seine Sechstage-Wankel von 1976 mitge-

bracht und Fritz Witzel startete auf einer W2000GS, mit der sein Vater 1975 bei der Sechstagefahrt auf der Insel Man dabei war.

Auch diesmal haben die Isnyer wieder eine perfekt organisierte Veranstaltung mit teilweise sehr anspruchsvollem Gelände geboten. Dazu setzte der erneute Gesamtsieg von Alessandro Gritti, einem der besten Geländesportler in den 70er Jahren dem Isny-Wochenende die Krone auf.

Ergebnisse:

KS: Rolf Klug (250 cm³), Marco Pinolo (SWM-Sachs 100), 2. Platz Mark Reul (Rond-Sachs 125), Kurt Fischer (Wankel ü. 500), 3. Piero Caccia (KTM-Sachs 100)

Fotos: Roland Leger

Schimmeldehog

Anfang Oktober stand in Unterschönmatenweg ein weiteres Klassik-Highlight auf dem Terminkalender. Die Geländefahrten in Schimmeldehog waren nie ein Garant für schönes Wetter. Während die Wege in den 70ern im Frühjahr teilweise noch schneebedeckt waren, ist auch bei den Klassik-Geländefahrten trockenes Wetter die Ausnahme, so auch in diesem Jahr. Nach dem warmen Altweibersommer hatte es im Ulfenbachtal mehrere Tage lang geregnet. Zwar ist die Strecke bei jedem Wetter fahrbar, aber die freiliegenden Wurzeln und die glatten Steine verlangen bei Nässe vom Start bis ins Ziel höchste Konzentration.



Martin Eckardt, Klassensieger auf der GS 80

Schimmeldewog ist neben Isny und Zschopau eine der Top-Veranstaltungen in Deutschland, die man einfach einmal gefahren haben muss. Entsprechende hoch ist der Andrang auf einen der 130 Startplätze.

Bei ungemütlichem feucht-kaltem Wetter starteten um 10.00 Uhr die ersten Fahrer in die 25 Kilometer lange Runde. Gegen Mittag hatten sich die Wolken verzogen und die Sonne schien - allerdings nur kurz.



Gesamtsieg knapp verfehlt: Peter Hinz auf einer der letzten 250er Werksmaschinen

Nach einigen kurzen Schauern wurden die Fahrer in der letzten Runde von kaltem Dauerregen und sogar einem Hagelschauer erwischt, in Schimmeldewog übrigens nichts ungewöhnliches. Trotz des schlechten Wetters brauchten die Fahrer aber nicht zu „heizen“, die Fahrzeiten waren mehr als ausreichend, denn schließlich sollte die Zeit auch noch für eine kurze Rast an einer der Verpflegungsstellen reichen, wo Anwohner schon seit Jahren selbstgebackenen Kuchen und Getränke für die Fahrer bereithalten.



Bernd Bräutigam in der Auffahrt Ludwigsdorf



Nochmal Bruno Bierschenk - mittlerweile auch schon 65, aber kein bißchen langsam

Über 80% der Starter erreichten nach sechs Stunden das Ziel. Von 12 gestarteten Hercules sahen drei nicht das Ziel. Nachdem in Isny einige der Hercules-Top-Fahrer (Eckardt, Hieronymus, Bierschenk) nicht am Start waren, gab es diesmal wieder deutlich mehr Podestplätze als im Allgäu.

Ergebnisse:

KS: Martin Eckardt (GS 80), Friedrich Hieronymus (GS 175), Chris van Homoet (Rond-Sachs GS 50), 2. Platz Bernd Bräutigam (GS 80), Peter Hinz (GS 250), 3. Ulrich Brecht (GS 175), Mark Reul (Rond-Sachs GS 125). Mannschaftswertung: ESD-Hercules (Hieronymus, Bierschenk, Weber) 3. Platz

Zum Saisonabschluß ging es am letzten Oktoberwochenende nach Eberstädt bei Apolda in Thüringen. Auch hier schlugen sich unsere Hercules-Fahrer tapfer. Mit drei Klassensiegen für Hans Patutschnik, Friedrich Hieronymus und Bruno Bierschenk ging die Saison für unsere Hercules-Maschinen erfolgreich zu ende.

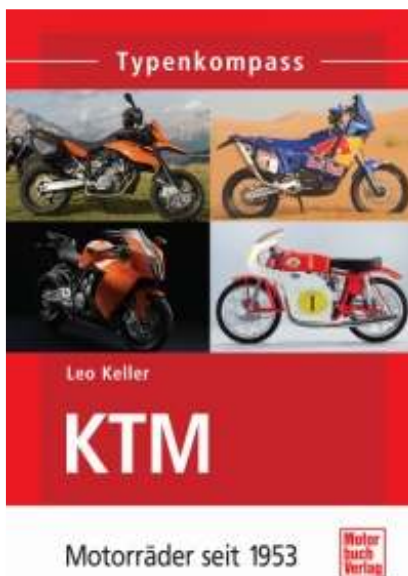
Der Terminplan für 2012 steht im Wesentlichen schon fest (veröffentlicht unter www.vinduro.de) Für die Fahrer gilt es nun, die Maschinen über den Winter für die neue Saison vorzubereiten. Lassen wir uns also einmal überraschen, wie sich unsere Motorräder aus der Nopitschstraße im nächsten Jahr schlagen werden.

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

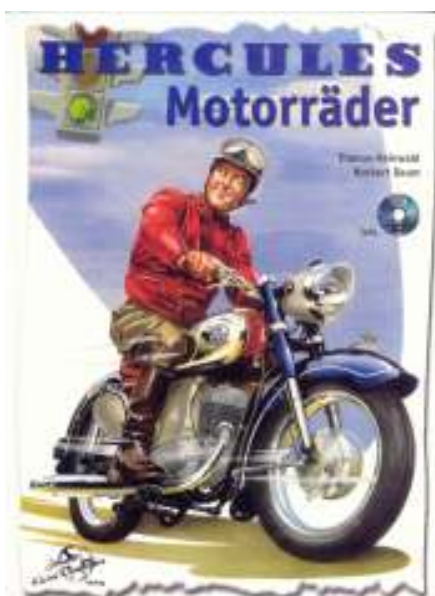
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5



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.