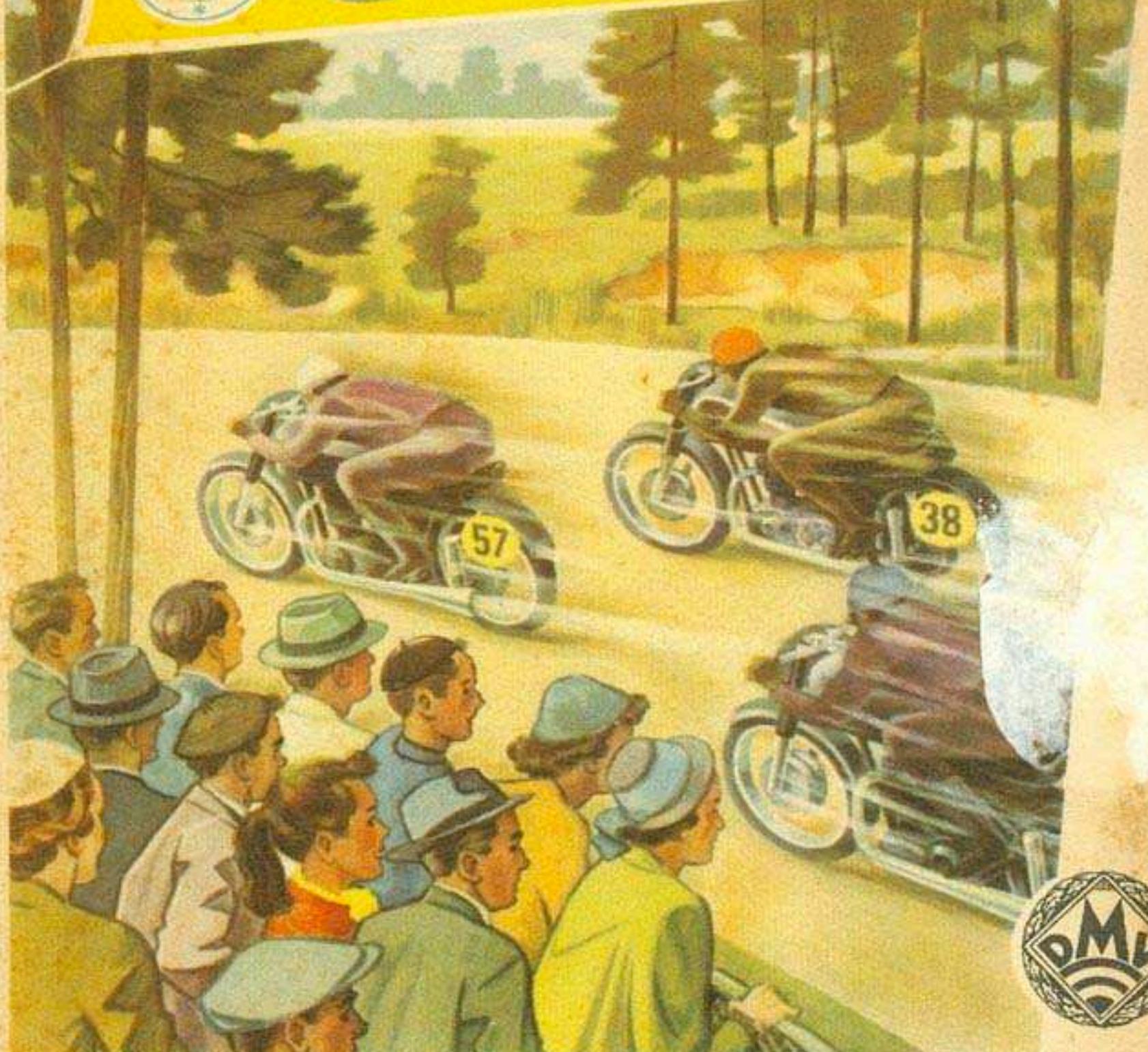




# Continental



# HOCKENHEIM

*Intern. Rhein-Pokal 1955*



OFFIZIELLES RENNPORGRAMM · PREIS DM 1.-

Veranstalter: BAD. MOTORSPORT-CLUB e. V. (DMV) HOCKENHEIM UND  
AUTOMOBIL-CLUB v. DEUTSCHLAND e. V. (A. v. D.) FRANKFURT a. M.



EIN JAHR DER GRÖSSTEN  
ERFOLGE MIT

**BOSCH**  
ZÜNDKERZEN  
ZÜNDUNG  
BENZIN-EINSPRITZUNG

Automobil-Weltmeisterschaft

3 Motorrad-Weltmeisterschaften

Alle Deutschen Meisterschaften

14 Internat. Dauerrekorde für Wagen  
Kl. bis 500 ccm

39 Weltrekorde für Motorrad Kl.  
Solo 50 ccm, 500, 750 und 1000 ccm  
und mit Seitenwagen 500 ccm

4 Motorboot-Weltrekorde

Gold- und Silbermedaillen bei vielen  
internat. und nationalen Zuverlässig-  
keitswettbewerben.

ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART



## Internationales-Rhein-Pokal-Rennen

für Motorräder mit und ohne Seitenwagen  
und  
Rennsportwagen bis 1500 ccm  
auf dem

### Hockenheim-Ring

1. Lauf zur Deutschen Motorradstraßenmeisterschaft 1955

für Motorräder mit und ohne Seitenwagen

1. Lauf zur Deutschen Automobilmeisterschaft 1955

für Serien- und Rennsportwagen bis 1500 ccm

### AvD-Hockenheim-Ring-Preis

— Nachwuchsfahrer-Wettbewerb —

**7./8. Mai 1955**

Organisiert nach den Sportgesetzen der FIM, des „Code Sportif“ der FIA, den deutschen Motorsportgesetzen der OMK und den Bestimmungen der ONS. Genehmigt von der Fédération Internationale Motocycliste (FIM) und der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) sowie von der OMK unter der Reg.-Nr. 7/55 am 21. 1. 1955 und von der ONS unter der Reg.-Nr. 23 am 2. 4. 1955.

Veranstalter:

BADISCHER MOTORSPORT-CLUB E.V. (DMV)

HOCKENHEIM

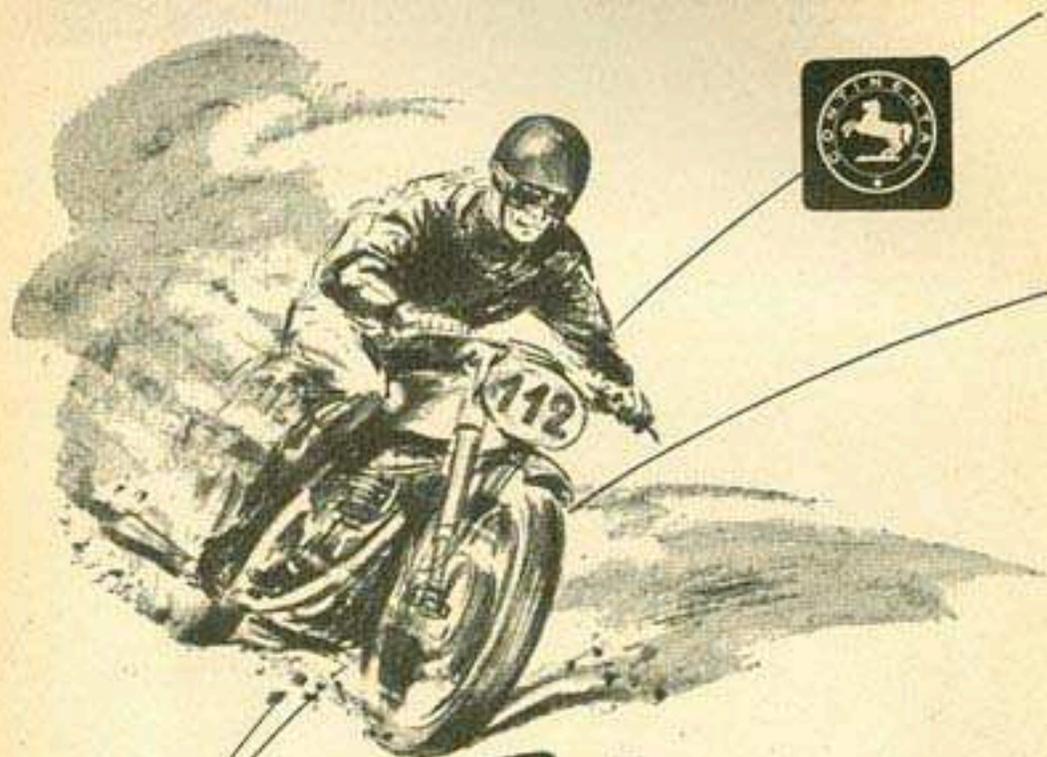
AUTOMOBIL-CLUB VON DEUTSCHLAND E.V. (A.v.D.)

in Verbindung mit der

HOCKENHEIM-RING GMBH



Der Nachdruck dieses Programmes, auch auszugsweise, wird strafrechtlich verfolgt

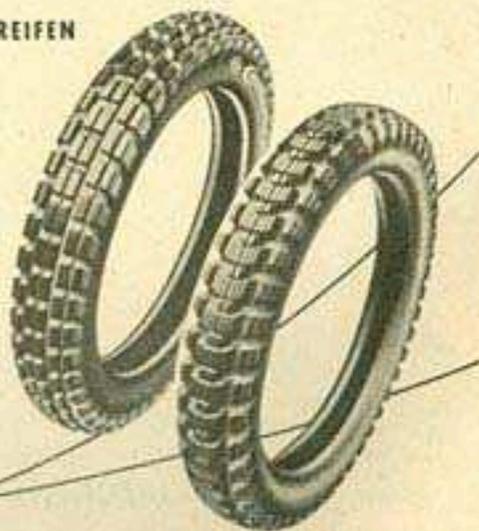


*Der richtige Reifen  
für richtige Sportler*

**Continental GELÄNDE-SPORT-REIFEN**

sind robust und doch elastisch.  
Das zweckvolle Profil macht sie  
griffig und standfest.  
Sie sind jedem Straßenzustand  
gewachsen.  
Darum fahren auch Sie

**Continental**  
GELÄNDE-SPORT-REIFEN



*Es stimmt schon, was die Presse schreibt*

WER IM MOTORRAD DAS  
EDLE PFERD UNSERER  
TAGE SIEHT, FÜR DEN  
HAT DIE NEUKONSTRUKTION

**HOREX Imperator**

ALLE TUGENDEN, DIE  
SICH DER ZÜCHTER WÜNSCHT:

DAS TEMPERAMENT DES  
ARABER-PFERDES

DIE KRAFT DES BEL-  
GISCHEN KALIBLUTES

DIE GENÜGSAMKEIT  
DES PANJEGAULS

DIE ZAHE AUSDAUER  
DES TRAKEHNER



ZWEIZYLINDER  
400 ccm — 26 PS  
MIT OBENLIEGEN-  
DER NOCKENWELLE

Generalvertretung:

**FRANZ ISLINGER, MANNHEIM**  
Augartenstraße 84

**Register**

**Rennen A u. B**

Seriensportwagen bis  
1300 und über 1300 ccm

Seite  
29

**Rennen 1**

Solomotorräder 125 ccm

Seite  
33

**Rennen 2**

Solomotorräder 250 ccm

Seite  
37

**Rennen 3**

Solomotorräder 350 ccm

Seite  
41

**Rennen 4**

Seitenwagenm. 500 ccm

Seite  
45

**Rennen 5**

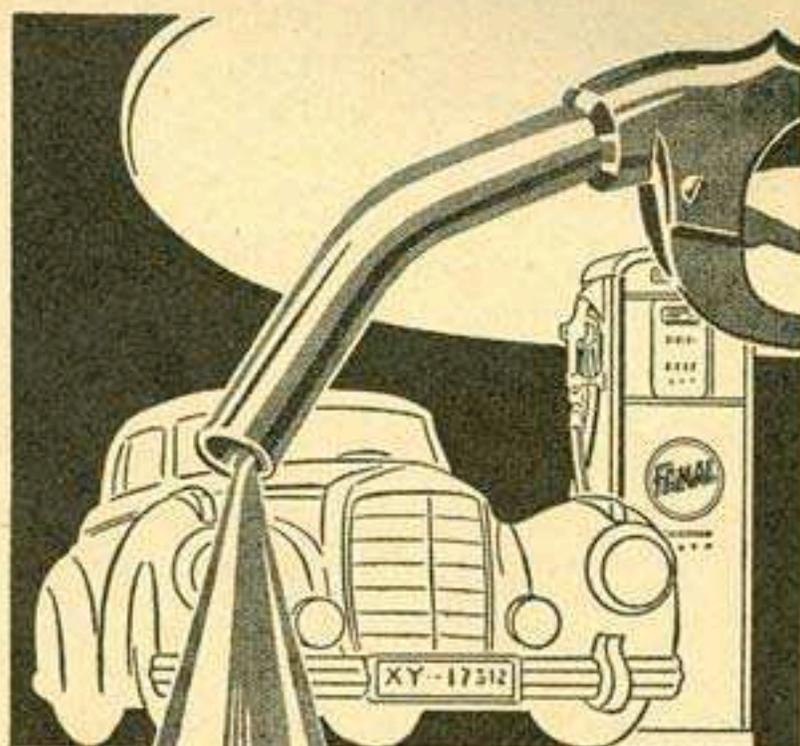
Solomotorräder 500 ccm

Seite  
49

**Rennen 6**

Serien- und Rennsportwagen  
1500 ccm

Seite  
53



BENZIN GEMISCH  
 AUTOOL DIESEL

QUALITÄT  
 IN JEDEM TROPFEN!

HUGO STINNES G.m.b.H. MANNHEIM

## Schirmherr

Dr. Gebhard Müller, Ministerpräsident  
 von Baden-Württemberg, Stuttgart

### Ehrenausschuß:

- Baller Otto W., Schatzmeister des A. v. D. Frankfurt  
 Brauch Hans, Fabrikant, Haßloch  
 Dir. Dr. h. c. Bruhn R., Vorsitzender der Geschäftsführung der Auto-Union  
 GmbH., Ingolstadt/Düsseldorf  
 Christ Ernst, Ehrenpräsident des Badischen Motorsport-Clubs, Hockenheim  
 Dr. Endreß Werner, Präsident des ADAC, Nürnberg  
 Landforstmeister Ens, Bad. Forstamt Schwetzingen  
 Fuchs Rudolf, Fabrikant, Mannheim  
 Frucht Julius, Ehrenpräsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, Han-  
 nover  
 Dr. Gaa Valentin, Landrat, MdL, Schwetzingen  
 Geiß Arthur, Deutscher und Europameister, Zaisersweiler b. Mühlacker  
 Gerecke Heinz, Landespolizeidirektor, Karlsruhe  
 Dir. Dr.-Ing. Hahn Carl, Stellv. Vorsitzender der Geschäftsführung der  
 Auto-Union GmbH., Ingolstadt/Düsseldorf  
 Dr. Dr. h. c. Helmerich, Oberbürgermeister der Stadt Mannheim  
 Dr. Herbold, Ministerialrat, Geschäftsführender Direktor der Badischen  
 Komm. Landesbank, Mannheim  
 S. D. Gottfried Fürst zu Hohenlohe-Langenburg, Präsident des A. v. D.  
 Dr. Hoppmann Wilhelm, Vorstandsmitglied der Continental-Gummi-  
 werke AG, Hannover  
 Dr. Huber, Präsident des Regierungsbezirks Nordbaden, Karlsruhe  
 Hund Franz, Bürgermeister der Stadt Hockenheim  
 Freiherr G. v. Jungenfeld, Vizepräsident des A. v. D., Frankfurt  
 Klotz Günther, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe  
 Koch Ernst, Verkaufsdirektor der Deutschen Dunlop-Gummi-  
 Compagnie AG, Hanau/Main  
 Köther Jules, Sportpräsident des ADAC, Düsseldorf  
 Dr. Lindrath Hermann, MdB, Heidelberg  
 Dr.-Ing. Lippart Walter, Geschäftsführer der Fa. Robert Bosch GmbH,  
 Stuttgart  
 Dr. Nelnhaus, Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg und Präsident  
 des Landtages Baden-Württemberg  
 Dipl.-Ing. Riehl Wilhelm, Oberpostrat, Präsident der OPD Karlsruhe  
 Graf von und zu Sandzell, Sportpräsident des A. v. D.  
 Schloß Hanns, Direktor, MdB, Neckargemünd  
 Ulrich Fritz, Innenminister, Stuttgart  
 Dr. Veit Hermann, stellvertretender Ministerpräsident und Wirtschafts-  
 minister, Stuttgart  
 Vorster Emil, Sportpräsident des DMV, Rheydt  
 Dr. Voelter R., Leiter des Sportausschusses des VFM, Stuttgart  
 Wenk Fritz, Vorsitzender des VFM, Bad Soden-Taunus

Die Aufstellung des Ehrenausschusses ist in alphabetischer Reihenfolge  
 angeordnet.



# GOLDENE **DKW**-BILANZ

## 1 • 9 • 5 • 4

### im Geländesport

### 1346 DKW-MOTORRÄDER AM START

DAVON: 549 GOLD-, 240 SILBER-, 189 BRONZEMEDAILLEN

MANNSCHAFTSPREISE: 19 GOLD • 11 SILBER • 4 BRONZE

\*

### DEUTSCHE MOTO-CROSS-MEISTERSCHAFTEN

#### in den Klassen bis 125 und 175 ccm

\*

Diese Zahlen und Erfolge beweisen

### DKW-Motorräder sind unverwüstlich



AUTO UNION G.M.B.H. INGOLSTADT • DUSSELDORF

## Organisation

Veranstalter:	BADISCHER MOTORSPORT-CLUB E. V. (DMV) Hockenheim, Automobilclub von Deutschland E. V. (AvD) in Verbindung mit der HOCKENHEIM-RING G. m. b. H., Hockenheim
Gesamtleitung und Rennleiter:	Wilhelm Herz, Ludwigshafen
Stellvertr. Rennleiter:	Max Laubner, Ludwigshafen
Sportkommissare:	a) Motorräder: Julius Frucht, Hannover Willi Schleich, Schotten/Oberhessen Georg Bissinger, Bruchsal b) Wagen: Toni Ulmen, Düsseldorf Dr. Frhr. Leo von Diergarth, Frankfurt Wolfgang Diemer, Mainz
Zielrichter:	Gregor Scheuermann, Wiesbaden
Mitglieder der Rennleitung:	Emil Bechtel, Kaufmann, Hockenheim Fritz Büchner, Verw.-Inspektor, Hockenheim Karl Dorn, Bankkaufmann, Hockenheim Hermann Schöpfer, Dipl.-Volkswirt, Hockenheim
Zeitnahmeobmann:	Dipl.-Ing. Willy Kappel, Karlsruhe Präsident des Deutschen Zeitnehmer-Verbandes
Fahrzeugabnahme:	a) Motorräder: Heinrich Geiß, Pforzheim b) Wagen: Prof. Rixmann, Eßlingen
Fahrerlager:	Walter Kellermann, Heidelberg, mit der Sektion Heidelberg des Badischen Motorsport-Clubs
Sanitäre Fahrerbetreuung:	Dr. Ernst Schulz, Heidelberg
Boxen:	Albert Riesenacker, Mannheim
Streckensicherung:	Polizeiinsatz: Landespolizei   Leitung: Oberregierungsrat Bereitschaftspolizei   Gerecke, Karlsruhe Funktionäreinsatz: Gesamtleitung: Erwin Fuchs, Hockenheim Funktionärstab des Badischen Motorsport-Clubs Hockenheim mit den Sektionen Eppelheim, Heidelberg, Heidelberg-Pfaffengrund und Ketsch und Motor-Club Haßloch
Ehrengäste:	Hans Brauch, Haßloch
Presse:	Alex Büttner, Karlsruhe
Streckenreportage:	Eugen K. Schwarz, Stuttgart
Sanitätswesen:	Gesamtleitung: Dr. Franz Bayer, Hockenheim DRK-Kreisvorsitzender Schwelzer, Mannheim Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz Hockenheim und Umgebung
Feuerschutz:	Gesamtleitung: Kreisbrandinsp. Ströhlein, Weinheim Berufsfeuerwehr Mannheim Freiwillige Feuerwehr Hockenheim und Freiwillige Feuerwehren des Landkreises Mannheim
Forstschutz:	Landforstmeister Ens, Schwetzingen
Lautsprecher:	Dietz-Radio K. G. Hanau/Main
Tribünen:	Karl Bender, Tribünenverleih, Mingolsheim/Baden
Gesamtwerbung:	Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung, Mannheim
Bauten:	Stadtbaumeister Kraft, Hockenheim

# AUTO-ELEKTRO-SCHMID



MANNHEIM · SECKENHEIMERSTR. 15 · TEL. 42507

**LLOYD  
1955  
in Ganzstahl**

Überall bewundernd, immer mit letzter Geschwindigkeit genutzt bietet die neue geräumige Ganzstahl-Lloyd eine erwünschte Person einen Fahrkomfort, der nichts zu wünschen übrig läßt. Vorn und hinten weiche, der Körperform angepaßte Federanordnungen, freie Sicht nach allen Seiten durch die großzügige moderne Rundumverglasung. Der leistungsstarke 400-cm-LLOYD-Zweizylinder-Zweitaktmotor ist geräuscharm, leichtgängig und stromsparer zu jeder Jahreszeit. Erstausf. Normverbrauch 5,4 l auf 100 km.

Motor Handels GmbH. Mannheim S 6, 22, am Friedrichsring, Tel. 40407.

**Goggomobil DM 2940.-**

**9** - Motorroller  
Norton - engl. Triumph - BSA  
**Riesenacker & Romich**  
Mannheim - Augartenstr. 8 - Telefon 43837

## Zum Geleit!

Auch in diesem Jahr werden die Fahrer zum Internationalen Rhein-Pokal-Rennen auf dem Hockenheim-Ring starten. Sie werden den Zuschauern, die in großer Zahl erwartet werden, das Schauspiel eines harten, aber disziplinierten Kampfes um den Siegespreis bieten.

Dieses Rennen, das nicht nur ein motorsportliches Ereignis von Bedeutung ist, sondern auch der Erprobung des technischen Materials und damit der Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugwesens dient, wird zweifellos ein besonderes Ereignis der Renn-Saison 1955 sein.

Ich wünsche der Veranstaltung einen erfolgreichen und glücklichen Verlauf und hoffe, daß sie zur Zufriedenheit aller Teilnehmer — der Fahrer, Organisatoren und Zuschauer — ausfällt.

*H. Gebernard Müller*

## Herzlich willkommen beim Rhein-Pokal-Rennen 1955

Wieder einmal ist es soweit. Wenn am Sonntag, dem 8. Mai, die Startflagge zum ersten Male sich senkt, hat das 18. Rennen auf dem Hockenheim-Ring begonnen.

Auch in diesem Jahre ist es den Veranstaltern gelungen, die Elitefahrer aus aller Herren Länder zu einem Start auf dem Hockenheim-Ring zu verpflichten. Das Können und der eiserne Wille aller Fahrer bieten die Gewähr dafür, daß die Besucher in jeder Beziehung voll auf ihre Rechnung kommen werden.

Die Rhein-Pokal-Rennen auf dem Hockenheim-Ring, jeweils in den ersten Maitagen, bilden den Auftakt der internationalen Großveranstaltungen und auch in diesem Jahre wieder zählen sämtliche Läufe einschließlich Rennsportwagenlauf als 1. Lauf um die deutsche Straßenmeisterschaft 1955.

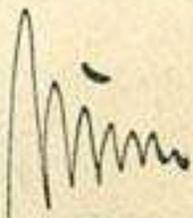
Der idyllisch im Hardtwald gelegene Hockenheim-Ring ist eine eigens zu Renn-, Prüf- und Versuchszwecken gebaute Rennstrecke, fernab vom öffentlichen Verkehr und kann jederzeit kurzfristig abgesperrt werden. Kein Wunder, daß sowohl im vergangenen Jahr als auch in diesem Frühjahr wieder die Industrie von dieser seltenen Gelegenheit reichlich Gebrauch gemacht hat.

Die Geschäftsführung der Hockenheim-Ring GmbH und die Vorstandschaft des Badischen Motorsport-Clubs E. V. Hockenheim ließen nichts unversucht, um den Hockenheim-Ring weiter auszubauen. In diesem Jahre wurden insbesondere die Sicherheitsvorkehrungen beim Auslauf der Stadtkurve und am „Krabbenspitzen“ durch Verlängern der Betonschutzwände so weit ausgedehnt, daß größtmögliche Sicherheit für Fahrer und Zuschauer gewährleistet ist.

Nachdem alle organisatorischen Vorarbeiten getroffen sind, kann die Rennstrecke zu einem interessanten Kräftemessen der ausländischen Sportkameraden mit unseren deutschen Fahrern aus Ost und West freigegeben werden. Der Sport möge von allen Teilnehmern in fairem Geiste durchgeführt werden, damit er in vorbildlicher Weise der völkerverbindenden Idee dienen kann.

Als Bürgermeister der Stadt Hockenheim freue ich mich, alle Fahrer, die Vertreter der Industrie und der Presse und alle die Tausende von Zuschauern insbesondere aber alle ausländischen Gäste in Hockenheims Mauern recht herzlich begrüßen zu dürfen. Mein größter Wunsch ist der, daß der 8. Mai allen Fahrern den wünschenswerten Erfolg und den Besuchern, die sich nach langem Winter erstmals wieder in Gottes freier Natur tummeln können, Stunden der Entspannung und Erholung bringen möge.

Schon heute aber rufe ich allen ein frohes Wiedersehen beim Rhein-Pokal-Rennen 1956 zu.



Bürgermeister

## Der BMC begrüßt seine Gäste

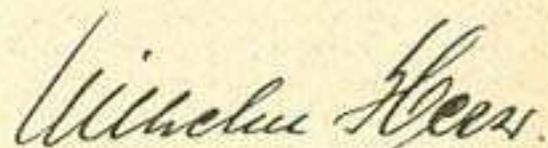
Als Präsident des Badischen Motorsport-Clubs E. V., Hockenheim, gereicht es mir zur besonderen Ehre, allen Fahrern insbesondere unseren ausländischen Gästen, den Vertretern der Industrie und der Presse sowie allen Besuchern des „Rhein-Pokal-Rennens 1955“ einen herzlichen Willkommensgruß zuzurufen zu dürfen.

Als Veranstalter haben wir auch im vergangenen Jahre und zu Beginn des Jahres 1955 alle Vorbereitungen getroffen, um einen einwandfreien Ablauf der Veranstaltung gewährleisten zu können.

Die Veranstaltung ist in organisatorischer Hinsicht so vorbereitet, daß bei einem glücklichen Verlauf das heutige Rennen sich würdig an die bisherigen Großveranstaltungen anreihen kann und dazu angetan sein wird, den bisherigen guten Ruf des Hockenheim-Ring in aller Welt zu stärken.

Wir wissen, daß der 1. Meisterschaftslauf des Jahres 1955 harte Kämpfe und Auseinandersetzungen mit der Weltelite bringen und deshalb bereits ein erster Höhepunkt des Sportjahres 1955 werden wird.

Wir wünschen, daß unsere Veranstaltung alle Teilnehmer und Besucher in allen Beziehungen voll befriedigt. Möge unsere Großveranstaltung allen Fahrern und Besuchern bringen, was sie sich von ihr versprechen, damit jeder einzelne noch recht lange an den heutigen Tag denkt.



Präsident



Gümmi-Wett KG  
SPEYER  
RUF-2865  
Ründerneuerungsbetrieb  
AUTOREIFEN ALLER GRÖSSEN

... DARAUFG EINEIN *Dujardin*

## Gesamtprogramm

für das

# Internat. DMV-Rhein-Pokal-Rennen

und

## AvD-Hockenheim-Ring-Preis

vom 6. bis 8. Mai 1955 in Hockenheim

### Training

#### Freitag, den 6. Mai 1955

6.30 Uhr: Fahrzeugabnahme	Fahrerlager
7.00 — 8.00 Uhr: Training für Wagen (Ausweisfahrer)	
8.00 — 9.00 Uhr: Training für Motorräder bis 125 ccm	
9.00 — 11.00 Uhr: Training für alle übrigen Soloklassen	
11.00 — 12.00 Uhr: Training für Wagen (Lizenzfahrer)	
13.30 — 14.30 Uhr: Training für Motorräder mit Seitenwagen	
14.30 — 16.30 Uhr: Training für Motorräder 250 bis 500 ccm	
16.30 — 17.30 Uhr: Training für Wagen (Ausweisfahrer)	
17.30 — 18.30 Uhr: Training für Wagen (Lizenzfahrer)	
20.30 Uhr: Fahrerbegrißung, anschließend Varieté	Festhalle

#### Samstag, den 7. Mai 1955

6.30 Uhr: Fahrzeugabnahme	Fahrerlager
7.00 — 8.00 Uhr: Training für Motorräder bis 125 ccm	
8.00 — 9.00 Uhr: Training für Motorräder mit Seitenwagen	
9.00 — 10.00 Uhr: Training für Wagen (Ausweisfahrer)	
10.00 — 12.00 Uhr: Fahrzeugabnahme für Wagen	Fahrerlager
10.00 — 12.00 Uhr: Training für Motorräder 250 bis 500 ccm	
13.15 — 14.15 Uhr: Training für Wagen (Lizenzfahrer)	
14.15 — 15.15 Uhr: Training für Motorräder bis 125 ccm	
15.15 — 16.15 Uhr: Training für Motorräder mit Seitenwagen	
16.00 — 18.00 Uhr: Schlußabnahme	Fahrerlager



## Rennen

#### Samstag, den 7. Mai 1955

- 17.00 Uhr: Start zum Rennen A  
für Seriensport- und Grand-Tourisme-Wagen  
bis 1300 ccm 7 Runden = 54,075 km
- 17.40 Uhr: Start zum Rennen B  
für Seriensport- und Grand-Tourisme-Wagen  
über 1300 ccm 7 Runden = 54,075 km

#### Sonntag, den 8. Mai 1955

- 8.30 Uhr: Industrie-Werbekorso
- 9.00 Uhr: Abnahme der Rennstrecke
- 9.30 Uhr: Start zum Rennen 1:  
Solomotorräder bis 125 ccm, 15 Runden = 115,875 km
- 10.30 Uhr: Start zum Rennen 2:  
Solomotorräder bis 250 ccm, 20 Runden = 154,500 km
- 11.45 Uhr: Start zum Rennen 3:  
Solomotorräder bis 350 ccm, 20 Runden = 154,500 km
- 13.00 Uhr: Start zum Rennen 4:  
Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm  
13 Runden = 100,425 km
- 14.00 Uhr: Start zum Rennen 5:  
Solomotorräder bis 500 ccm, 20 Runden = 154,500 km
- 15.10 Uhr: Start zum Rennen 6:  
Serien- und Rennsportwagen bis 1500 ccm  
15 Runden = 115,875 km
- etwa 16.00 Uhr: Ende des Rennens
- 20.30 Uhr: Siegerehrung mit Preisverteilung Festhalle

### Heinrich Abend

MANNHEIM-KÄFERTAL

Galvanistraße 16 - Fernsprecher Nr. 76855

Zylinder-  
und Kurbelwellenschleiferei  
Motoren-Instandsetzungen  
Austauschmotore

  
*Mannheimer* VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT  
MANNHEIMER LEBENSVERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT A.G.

Geschäftsstellen:

Bezirksdirektion: Gebr. Wehnes  
Mannheim, C 1, 3 - Telefon 53421

Bezirksdirektion H. Lichtenberger  
Mannheim, C 3, 10 - Telefon 51734

## Der Hockenheim-Ring

1931 beschloß der Gemeinderat der Stadt Hockenheim, die nicht unberechtigten Wünsche der Motorsportler, allen voran der langjährige Rennleiter und jetzige Ehrenpräsident des BMC, Ernst Christ und der Landesgruppenleiter Georg Bis-singer, zu berücksichtigen und die Mittel bereit zu stellen, um aus Feld- und Wald-wegen Straßen zu schaffen, die den Erfordernissen Rechnung trugen, welche an eine damals moderne Rennstrecke zu stellen waren.

Die Motorisierung Deutschlands war im Werden. Man sprach bereits in Kreisen der Motorsportler von hervorragenden Erfolgen deutscher Fahrer und Konstruk-teure, und die bereits zahlreich entstandenen Motorsport-Clubs und Vereinigungen wußten darum, daß sie Mannschaften auf die Renn-Pisten stellen konnten, die sich mit ihren Erfolgen in harten Kämpfen der Maschinen und Fahrer Achtung verschafft hatten.

Wohl waren Rennstrecken vorhanden, die den Austragungsbestimmungen von Rennen entsprachen. Einzelne aber, darunter diejenige im Karlsruher Hardtwald war schon wieder eingegangen. Man fuhr mit Vorliebe Bergrennen und das Publikum hatte eine bestimmte Schwäche für Rennen im bergigen und kurvenreichen Gelände, weil dort die Fahrkunst beobachtet werden konnte.

Aber eine reine Flachrennstrecke war nicht mehr vorhanden. Man mußte in irgendwelcher Form wieder eine solche finden.

Hockenheim war dann auch am 29. Mai 1932, als dieses „Hockenhelmer Dreieck“ seine Feuertaupe mit dem für damalige Zeit Aufsehen erregenden Schnitt von 129 km/h (Tom Bullus auf NSU) erlebt hatte, das Idol der motorisierten Sportsleute geworden. Auf Antrieb hatten sich etliche Zehntausende Zuschauer an dieser Renn-strecke eingefunden, deren Ruf als „schnellste Europas“ sich sehr rasch verbreitete. Sie verdient dieses Attribut auch heute noch 23 Jahre nach der 1. Veranstaltung.

Wer aber hätte in jenen Jahren geglaubt, daß sich diese Strecke, die mit sehr wesentlichem Aufwand im Jahre 1938 umgestaltet und verbreitert und damit auch vom öffentlichen Verkehr abgeschlossen wurde, zu einer so bedeutenden Piste ent-wickelte, wie man sie jetzt vorfindet.

Eine glückliche Hand hatten die damals beteiligten Männer, als sie die Ver-kürzung der Strecke vereinbarten. Noch glücklicher war die Linienführung getroffen, denn jetzt waren praktisch zwei geradlinig verlaufende nur durch unwesentliche Biegungen unterbrochene Straßen mit zwei Kurven zu einem Oval verbunden.

Dies ergab schon nach dem ersten Rennen auf diesem neuen Kurs für die Industrie das Signal, diesen für Versuchszwecke zu benutzen. Verkehrsstraßen standen der Absperrung nicht mehr im Wege und so war es ein Leichtes, die Strecke frei von jeglichem Verkehr zu halten. Die Sicherungsmaßnahmen waren schnell zu treffen und der Benutzung standen keine Schwierigkeiten mehr entgegen.

Die NSU-Werke waren die ersten, die erkannten, daß vor den Toren ihrer Fabrik ausgiebige Gelegenheit geboten war, schnelle Maschinen auszuprobieren. Die Auto-Union, damals noch in Chemnitz, stellte Rennmaschinen auf den Kurs, als im frühen Frühjahr 1939 nochmals tiefer Schnee darauf fiel.

Erstmals auch kamen Rennwagen zu Versuchen, als Daimler-Benz im Sommer 1939 den für Nordafrika vorgesehenen 1500er-Kompressor ins harte Training stellte, das sich dann als sehr zweckmäßig erwies, denn dieses Fahrzeug überschritt im Spät-sommer 1939 mit den Fahrern Hermann Lang und Rudi Carracciola am Volant in

Tripolis die 200-km-Grenze im Kampf gegen die ausländische Fahrerelite und fuhr den Sieg nach Hause.

Bald darauf war es aber auch aus mit diesem schnellen sportlichen Getue und dem herrlichen Duft im Hockenhelmer Wald. Manche Geschichten erzählten sie sich, die Feldgrauen in Ost und West, in Nord und Süd, auch vom Hockenhelmer Rennen. Viele dieser Freunde des schnellen Sports sind nicht mehr wiedergekommen.

Sie dürften das große Stelldichein am 11. Mai 1947 nicht mehr erleben, an welchem Tag sich unter Voraussetzungen und Umständen, wie sie nur die Nachkriegszeit erleben ließ, zum ersten Male nach dem Krieg wieder Tausende und aber Tausende an diesem neu erstandenen Hockenheim-Ring einfanden, um erstmals im schwer darniederliegenden Land wieder ein Rennen der Motoren mitzuerleben. Der Ring hatte Wiedergeburt gefeiert. Im In- und Ausland sprach man von diesem ersten großen Sportereignis und dies gab den Ansporn zu weiterem Auf- und Ausbau dieses Kurses. Hemmungen und Widerwärtigkeiten in gewaltigem Maße stellten sich den Bestrebungen des wiedererstandenen Motorsport-Clubs von Hockenheim und der neu gegründeten Hockenheim-Ring GmbH entgegen und wurden gemeistert.



Foto: M. Büchner, Hockenheim

Das Betrübliche dabei war jedoch, daß deutschen Kraftfahrzeugkonstrukteuren durch die Bestimmungen der Hohen Kommissionen regelrecht das Handwerk gelegt war. Deutscher Erfindergeist und Deutsche Schaffenskraft wurde wieder lebendig, und die vielen alten Kämpen erhielten wieder Maschinen, mit denen nun auf Kampf und Verderb gefahren wurde.

Die Fahrzeugindustrie mußte entwickeln und prüfen. Der Hockenheim-Ring wurde bald wieder zum aktuellen Mittelpunkt des Geschehens vor dem Einsatz.

Die Werke erinnerten sich gerne der schnellen Versuchs- und Prüfstrecke, die nun in ihrer ganzen Ausdehnung wieder zur Verfügung stand. Instandgesetzt und mit einer vollkommenen Drahtumzäunung versehen, wurde der Ring der Schau-platz von Versuchen, die angesetzt und wieder abgebrochen wurden. Tage und Nächte waren nun wieder Fahrzeuge zu sehen, mit denen in schneidiger Fahrt Runde um Runde gedreht wurde. Es sind nicht nur Geschwindigkeitsversuche ge-wesen, die in den vergangenen Jahren den Ring belebten. Jeder mit dem Bau von Kraftfahrzeugen oder Zubehöerteilen hierzu beschäftigten Firma stand der Hocken-heim-Ring zur Verfügung, sei es zu Reifen-, Brems- oder Lichtversuchen. Rekord-fahrten sind nicht selten bis zum gewaltsamen Ende wichtiger Einzelteile durch-geführt worden. Gerade das vergangene Jahr hatte unendlich viel Auftrieb gebracht in dieser Beziehung. Die Robert Bosch GmbH machte Versuche mit neuzeitlichen Beleuchtungskörpern, die Deutsche Perrot-Bremse GmbH mit ihren Bremsneu-entwicklungen, die Continental-Gummi-Werke und die Deutsche Dunlop AG be-nützten die Gelegenheiten zu ausgiebigen Reifenversuchen. Langstrecken-Versuchs-fahrten setzten die Lloyd-Werke und die Goliath-Werke an und großes Aufsehen erregte der Rekordversuch der Fahrer Manzell, Ahrens, Polenski und Bauer im Oktober 1954, bei dem sie einen DKM mit Schwingnaben eingesetzt hatten, den sie aber wegen Motorschadens abbrechen mußten.

... DARAUF EINEN *Dujardin*

NSU, BMW, Horex, DKW und Viktoria sind weitere Fabriken, die den Hockenheim-Ring nicht selten zu langen andauernden Einsätzen ihrer neu entwickelten Fahrzeugtypen in Anspruch nahmen. Die Rennabteilung der Mercedes-Werke aber brachte die Formel-Rennwagen, die die aufsehenerregenden Erfolge in Argentinien errangen, auf dem Hockenheim-Ring zur Vollentwicklung.

An rund 80 Tagen stand der Hockenheim-Ring den Fahrzeugfirmen im vergangenen Jahr zur Verfügung.

Die Anforderungen, die dieserhalb an ihn gestellt werden, sind groß. Eine Verbreiterung der gesamten Strecke ist unbedingt erforderlich. Die Kurven müssen, um Hochzüchtung der Fahrzeuge zu ermöglichen, lang gezogen und überhöht werden. Eine dringende Notwendigkeit für (Rekord-)Dauerrekordversuche ist auch die Einrichtung einer Beleuchtung am ganzen Kurs. Das Interesse an der Benützung des Hockenheim-Rings zu irgendwelchen Industriezwecken steht fest und die wirtschaftliche Bedeutung ist keineswegs von der Hand zu weisen. Wenn der weitere Ausbau dieser Renn-, Versuchs- und Prüfstrecke im Interesse von Wirtschaft und Sport erfolgen soll, werden Mittel erforderlich, die allein von der Hockenheim-Ring GmbH nicht erwirtschaftet werden können. Alle Kräfte müssen zusammenhelfen, um das Ziel zu erreichen.

ch. r.

## HEINRICH KOCHER BOSCH-DIENST

Mannheim, Qu 7, 1-5 · Telefon 50728

Lieferung, Einbau und Instandsetzung aller BOSCH-Erzeugnisse



Shell-Motoröl

Shell-Benzin

unübertroffen!

Shell-Großtankstation Wilhelm Herz, Ludwigshafen, Mundenheimer Straße

## Drei führende Persönlichkeiten des Deutschen Motorsport-Verbands



**Julius Frucht, Hannover**

der Ehrenpräsident des DMV lenkte schon in den zwanziger Jahren die Geschicke des damaligen „Deutschen Motorradfahrer-Verbands“. — Nach dem Rücktritt von Curt Wedekind übernahm er bis zum vergangenen Jahr interimweise noch einmal das Präsidium des DMV.

**Emil Vorster, Rheydt**

während der Nachkriegsjahre einer unserer besonders erfolgreichen Aktiven im Automobilrennsport — auch auf dem Hockenheim-Ring war er mehrfach am Start — hat sich als fachkundiger, versierter Sportpräsident des DMV und zugleich als führender Mann des OMK-Gremiums, in dem er Deutschland bei der FIM vertritt, außerordentliche Verdienste um den deutschen Motorsport erworben.



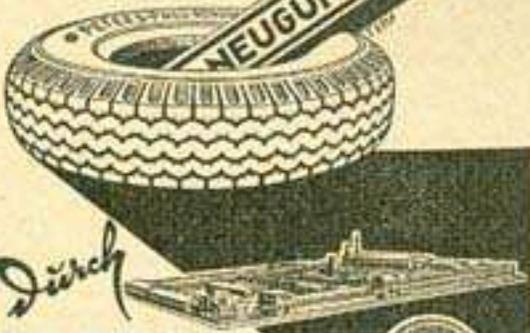
**Toni Ulmen, Düsseldorf**

jahrzehntelang als Motorrad- und Autosportsmann mit größten Erfolgen aktiv, vierfacher Deutscher Automobilmeister und Träger des „Silbernen Lorbeerblatts“, fungiert heute als Präsident des Deutschen Motorsport Verbands (DMV).



*Wenn*  
DIE REIFEN  
NICHT MEHR  
GREIFEN....

*Dann*  
**NEUGUMMIERUNG**



*Durch*

**PETERS  
PNEU  
RENOVA K.G.**



**GRÖSSTES SPEZIALWERK FÜR  
AUTOREIFEN-NEUGUMMIERUNG**



**HANS GRIMMIG**

Straßenbau · Bergbau



**HEIDELBERG** · Friedrich-Ebert-Anlage 1  
Telefon 2025 und 3010

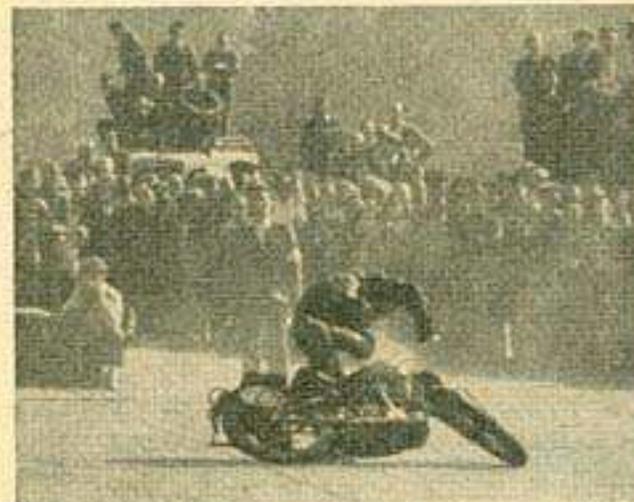
**Aufbereitungsanlage Schriesheim/Bergstraße**

**Ausführung von bituminösen Decken  
in Walzasphalt und HG-Makadam  
Spachtel-Fußböden**

**Kanalbauten, Bohrungen, geologische, geophysikalische  
hydrologische und Wünschelrutenuntersuchungen**

## Auch das Stürzen will gelernt sein!

„Junge, Du mußt erst einmal tüchtig hinfliegen, vielleicht wird dann ein guter Rennfahrer aus Dir!“ — Mit diesen Worten bekam unser unvergeßlicher Bernd Rosemeyer dereinst von seinem hohen Chef seine erste Werks-Rennmaschine in die Hand gedrückt, als er zum ersten Male bei einem Motorrad-Rennen für NSU in den Sattel stieg. Und damit ist schon gesagt, daß das Stürzen in all seinen tollen Wirbeln und Variationen nicht etwa irgendeine „aufregende, nervenkitzelnde“ Angelegenheit mit mehr oder weniger tragischem Ausgang ist, sondern eine beinahe unerläßliche Schulung auf dem Weg zur vollkommenen Fahrzeug-Beherrschung! Das mag für ängstliche Basen und besorgte Onkels vielleicht merkwürdig oder gar unverständlich erscheinen, wird aber doch immer wieder von allen Rennfahrern durch die Praxis bestätigt. Denn es gibt tatsächlich eine „Hohe Schule“ des Stürzens, die alle großen Kö-



*Auch das ging nochmal glatt: Gleich hat der Gestürzte seine Maschine wieder hoch und jagt der Meute nach!*

ner am Volant und Lenker, ein Caracciola, Stuck, Nuvoletti, Bauhofer, H. P. Müller, Schorsch Meier und wie sie alle heißen und hießen, in ihrer langjährigen Rennfahrerlaufbahn durchliefen und schließlich vollendet beherrschten!

Wenn Männer wie z. B. der Engländer W. L. Handley, der Ire James Guthrie oder die Deutschen Schorsch Meier, Ernst Henne und Toni Fleischmann schon im 180-km-Tempo von ihren Maschinen heruntergefallen sind, ohne sich ein Haar zu krümmen, dann sind dies Schulbeispiele dafür, daß das solide Können der Fahrzeugbeherrschung — nur durch Übung zu erwerben — beim Stürzen eine ausschlaggebende Rolle spielt. Man kann das „richtige“ Stürzen allerdings nicht schlechthin erlernen, denn es gehört zweifellos Veranlagung, Instinkt und blitzschnelles Reaktionsvermögen dazu, und selbstverständlich in jedem Einzelfall auch eine tüchtige Portion Glück! Es ist eine Art „Katzenspiel“ dabei, sich zu einem Knäuel zusammenzukauern und mit geschickter Reaktionswendung sich vom Fahrzeug zu trennen, wenn man merkt, daß man eine Kurve zu schnell angesteuert oder seine Maschine so tief heruntergewinkelt hat, daß sie ihre Bodenhaftung verliert.

Nur wenn tatsächlich einmal „höhere Gewalt“ mit im Spiel ist — ein blockierendes Bremspedal beispielsweise, das Caracciola 1933 in Monte Carlo zum Verhängnis wurde, eine Ölpfütze, der im September jenes Jahres auf der Monza-bahn gleich drei Meisterfahrer des Automobilsports zum Opfer fielen — dann können Stürze natürlich auch von besten Könnern nicht mehr gemeistert werden. Und erweist sich in solchen Einzelfällen das Schicksal dann wirklich einmal stärker als menschliche Vorsicht und Voraussicht, dann darf man hieraus doch niemals der Sache selbst einen Vorwurf machen; denn Rennen sind keine Hasardspiele. Und bei aller scheinbaren Rücksichtslosigkeit, mit der die Fahrer immer großartigere Geschwindigkeitsleistungen vollbringen, steht im Motor-Rennsport doch ein Gebot hoch über allen anderen Forderungen: die Sicherheit für Leben und Gesundheit!

A. B.

## Im „Goldenen Buch“ des Hockenheim-Ring sind eingetragen

### 125 ccm Solo:

1948:	C. Döring, Wiesbaden	DKW	6 Rd.	28.14.5 = 98.4
1949:	C. Döring, Wiesbaden	DKW	10 Rd.	34.57.7 = 105.9
1950:	H. P. Müller, Bielefeld	DKW-K.	13 Rd.	56.12.9 = 107.2
1951:	H. Dietrich, Frankfurt	NSU	13 Rd.	48.35.8 = 123.9
1952:	C. Ubbiali, Italien	Mondial	13 Rd.	44.38.1 = 135.1
1953:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox	15 Rd.	50.35.2 = 137.5
1954:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox	15 Rd.	46.19.7 = 150.2
SR:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox		3.01.9 = 152.9

### 250 ccm Solo:

1932:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	10 Rd.	111.5
1934:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	15 Rd.	118.7
1935:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	12 Rd.	1.05.50.4 = 131.3
1936:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	12 Rd.	1.06.27.1 = 130.2
1937:	E. Kluge, Chemnitz	DKW	12 Rd.	1.06.01.0 = 130.9
1938:	B. Petruschke, Chemnitz	DKW	20 Rd.	1.04.35.2 = 143.0
1947:	K. Lottes, Marburg	DKW	6 Rd.	20.49.1 = 131.5
1948:	O. Kohfink, Bietigheim	DKW	10 Rd.	35.15.8 = 131.5
1949:	H. Gablenz, Karlsruhe	DKW	10 Rd.	34.08.9 = 136.6
1950:	H. P. Müller, Bielefeld	DKW-K	13 Rd.	43.25.7 = 138.8
1951:	Lorenzetti, Italien	Guzzi	20 Rd.	1.04.43.0 = 143.2
1952:	Lorenzetti, Italien	Guzzi	20 Rd.	1.01.55.3 = 149.8
1953:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennmax	20 Rd.	57.33.3 = 161.0
1954:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennmax	20 Rd.	51.26.7 = 170.4
SR:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennmax		2.40.9 = 172.9

### 350 ccm Solo:

1933:	H. Richnow, Berlin	Rudge	15 Rd.	1.30.26.0 = 119.8
	H. Richnow, Berlin	Rudge	6 Rd.	36.26.0 = 119.1
1934:	E. Loof, Godesberg	Imperia	15 Rd.	121.6
1935:	E. A. Mellors, England	NSU	12 Rd.	1.06.24.2 = 130.2
1936:	H. Fleischmann, Nürnberg	NSU	12 Rd.	1.05.04.4 = 132.9
1937:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	12 Rd.	1.02.09.2 = 139.1
1938:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	20 Rd.	1.00.05.0 = 154.3
1947:	Wolff, Mettlach	Veloc.	6 Rd.	20.03.7 = 138.6
1948:	O. Kohfink, Bietigheim	DKW	10 Rd.	35.15.8 = 131.5
1948:	W. Herz, Lampertheim	NSU	10 Rd.	30.06.3 = 153.8
1949:	W. Herz, Lampertheim	NSU	10 Rd.	30.06.0 = 154.5
1950:	Fleischmann, Amberg	NSU-K.	16 Rd.	44.56.2 = 165.1
1951:	R. Schnell, Karlsruhe	M-Paril.	20 Rd.	59.50.5 = 154.9
1952:	B. Petch, England	AJS	20 Rd.	59.45.7 = 155.2
1953:	Fergus Anderson, England	Moto-Guzzi	20 Rd.	56.37.6 = 163.7
1954:	Fergus Anderson, England	Moto-Guzzi	20 Rd.	54.40.6 = 169.6
SR:	Fergus Anderson, England	Moto-Guzzi		2.38.2 = 176.0

### 500 ccm Solo:

1932:	Tom F. Bullus, England	NSU	15 Rd.	129.7
1934:	O. Steinbach, Mannheim	NSU	15 Rd.	131.7
1935:	O. Ley, Nürnberg	DKW	12 Rd.	1.00.47.2 = 142.3
1936:	O. Ley, Nürnberg	BMW	12 Rd.	56.34.3 = 153.0
1937:	O. Ley, München	BMW	12 Rd.	55.48.2 = 154.9
1938:	G. Meier, München	BMW	20 Rd.	55.50.3 = 166.1
1947:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	6 Rd.	18.32.1 = 150.0
1948:	G. Meier, München	BMW-K.	10 Rd.	28.21.0 = 164.0
1949:	G. Meier, München	BMW-K.	10 Rd.	26.35.8 = 174.2

1950:	L. Kraus, München	BMW-K.	16 Rd.	44.31.6 = 166.6
1951:	W. Zeller, Hammerau	BMW	20 Rd.	55.40.9 = 166.6
1952:	F. Schön, Frankfurt	Horex	20 Rd.	57.48.5 = 160.5
1953:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	53.22.8 = 173.6
1954:	Ken Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi	20 Rd.	50.53.7 = 182.2
SR:	Ken Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi		2.27.4 = 188.8

### 500 ccm Seitenwagen:

1951:	L. Kraus, München	BMW	13 Rd.	42.44.2 = 140.9
1952:	J. Drion, Frankreich	Norton	13 Rd.	43.26.4 = 138.8
1953:	Eric Oliver, England	Norton	13 Rd.	41.27.5 = 145.4
1954:	Eric Oliver, England	Norton	13 Rd.	38.22.6 = 157.0
SR:	Fritz Hillebrand, Amberg	BMW		2.51.5 = 162.2

### Formel-III-Rennwagen:

1952:	W. Komossa, Recklinghausen	Scampolo	13 Rd.	42.53.4 = 140.5
1953:	A. W. Lang, Mingolsheim	Cooper	13 Rd.	42.45.1 = 140.9
SR:	A. W. Lang, Mingolsheim	Cooper		3.08.6 = 147.5

### Sportwagen bis 1100 ccm:

1951:	Hermann Ramelow, Frankf.	Porsche	20 Rd.	1.06.07.0 = 140.2
SR:	Hermann Ramelow, Frankf.	Porsche		3.10.7 = 145.7

### Sportwagen bis 1500 ccm:

1949:	Helm Glöckler, Frankfurt	Veritas	10 Rd.	30.19.2 = 152.5
SR:	Helm Glöckler, Frankfurt	Veritas		2.57.8 = 155.8

1939—1946 fanden keine Rennen statt.

*Eine stolze Bilanz!*

DEUTSCHE MOTO-CROSS-  
MEISTERSCHAFT 1954

**1. 2. 3.**

KLASSE BIS 125 ccm

**1. 2. 3.**

KLASSE BIS 175 ccm

**1. 2. 3.**

KLASSE BIS 250 ccm

**2. 3. 1.**

KLASSE BIS 350 ccm

**1. 2. 3.**

KLASSE BIS 500 ccm

ERKÄMPFT MIT DER SIEGEGEWONNEN

**Rüberg**

GARANTIEKETTE

*Das ist kein Zufall!*

Rüberg-KETTEN SIND ABSOLUT BETRIEBS SICHER



# BMW-Motorräder

seit 3 Jahrzehnten

**Zeiss & Schwärzel, Mannheim**



## Deutsche Meister 1954



**Werner Haas**  
125 und 250 ccm Solo



**H. P. Müller**  
350 ccm Solo



NSU - Motorrad - Generalvertretung

**RICHARD GUTJAHR KG**

MANNHEIM · Augartenstraße 97-99

Ausstellungsraum: Kaiserring 46

Kundendienst-Werkstätte · Ersatzteillager



## OTTO KRAUTH ING.

ZYLINDERSCHLEIFEREI

Tel. 32943 **MANNHEIM** Dolbergstr. 8

## Deutsche Meister 1954



**Walter Zeller**  
300 ccm Solo



**Noll/Cron**  
500 ccm Seitenwagen



# hoepfner Bräu

*Vorzüglich und beliebt*

Im Ausschank: an der Rennstrecke und Hotel Badischer Hof, Hockenheim

Wir stellen vor:

## Die „Verantwortlichen“ des Badischen Motorsport-Clubs E.V. (DMV)

Bekanntlich verfügt von sämtlichen motorsport-treibenden Clubs und Vereinen im Bundesgebiet bis heute allein der Badische M.C. Hockenheim über eine Straßenrennstrecke, die unter Ausschluß öffentlicher Verkehrswege erstellt wurde. Dieser seit nunmehr 23 Jahren bestehende Rundkurs wurde mit den durch erfolgreich verlaufene Rennveranstaltungen erzielten Überschüssen sowohl vor wie nach dem letzten Weltkrieg ganz systematisch immer weiter ausgebaut und vervollkommen. Heute bildet er — neben dem Nürburgring in der Eifel — die einzige deutsche Versuchs- und Nur-Rennstrecke, die bezüglich ihrer Gesamtanlage sowie ihrer technischen Einrichtungen sowohl für den Einsatz der Akteure und Funktionäre wie für die Unterbringung und Sicherheit der Zuschauer tatsächlich allen Anforderungen entspricht.

Da diese ständige Aufwärtsentwicklung mitsamt dem hohen sportlichen Niveau aller bislang auf dem Hockenheim-Ring durchgeführten Veranstaltungen nicht von ungefähr kam, sondern allein dem unentwegten und intensiven Einsatz der Club-

verantwortlichen zu danken ist, sollen auch diese Persönlichkeiten einmal vorgestellt werden:

**Ernst Christ**, dessen nachdrücklicher Initiative der Hockenheim-Ring seine Entstehung im Winterhalbjahr 1931/32 zu verdanken hat — wobei für die Verwirklichung seines großartigen Projektes sich auch der damalige Mannheimer DMV-Landesgruppensportleiter **Martin Kastner** und der heute wieder als Landesgruppenleiter wirkende Bruchsaler Polizeichef **Georg Bissinger** tatkräftig eingesetzt haben — erhielt, als er 1953 aus Gesundheitsrücksichten von seinem verantwortungsvollen Posten zurücktrat und zum Ehrenpräsidenten des BMC ernannt wurde, in **Wilhelm Herz**, Lampertheim einen ebenso namhaften wie einsatzfreudigen Nachfolger als Präsident des BMC und Rennleiter der Rhein-Pokal-Rennen. Der heute 43jährige NSU-Weltrekordmann verfügt als einer unserer erfolgreichsten aktiven Rennfahrer über so viele renn-organisatorische Erfahrungen und beste freundschaftliche Verbindungen mit allen namhaften deutschen und ausländischen Sport-



Zwei Männer, deren Namen mit der Geschichte des Badischen Motorsport-Clubs und der Hockenheimer Rennen auf alle Zeit verbunden bleiben: Ernst Christ (rechts), der verdienstvolle Schöpfer des Hockenheim-Rings und heutige Ehrenpräsident des Clubs, und Weltrekordmann Wilhelm Herz, der das von ihm übernommene Erbe treu verwaltet.



DMV-Landesgruppenleiter  
Georg Bissinger, Bruchsal



DMV-Schatzmeister Karl Dorn,  
der Finanzgewaltige des BMC und der  
Rhein-Pokal-Rennen

kameraden, daß es für ihn niemals besondere Schwierigkeiten gibt, zu jedem Rhein-Pokal-Rennen in allen Konkurrenzen mit ausgesprochenen „Starbesetzungen“ aufzuwarten.

Selbstverständlich kann Wilhelm Herz als Club-Präses sich auf die treue Zusammenarbeit mit seinen seit Jahren qualifizierten Clubvorstands-Kollegen absolut verlassen. Bankvorstand **Karl Dorn** (46), der bekanntlich auch als Schatzmeister

des DMV selbst fungiert, leitet seit Bestehen des Hockenheim-Ring die finanziellen Geschicke der Hockenheim-Ring GmbH und der vom BMC durchgeführten Großveranstaltungen. Ebenso lange ist auch Verwaltungsinspektor **Fritz Büchner** (54) mit den Geschicken der Hockenheim-Ring-Rennen verbunden und verwachsen, denn er versieht hier alljährlich das Amt des Rennsekretärs. Die gesamte Geschäftsführung des Clubs liegt in den Händen

BMC-Geschäftsführer Hermann Schöpfer

BMC-Sportleiter Erwin Fuchs





BMC-Rennsekretär Fritz Büdner



BMC-Schatzmeister Emil Bechtel

von Dipl.-Volkswirt Hermann Schöpfer (38), der seit 1947 während der Wochen vor und nach dem Veranstaltungstermin kaum Zeit für seine hauptberuflichen Arbeiten findet. Nicht zu vergessen die stets im Rennbüro anzutreffende Frau Sophie Eichhorn, die seit 1947 als Clubsekretärin tätig ist, und ihr Metier „aus dem ff“ beherrscht. Der Schatzmeister des BMC Emil Bechtel führt seit Jahren die Kassengeschäfte des BMC und ist auch bei der Vorbereitung der Großveranstal-

tungen auf dem Hockenheim-Ring immer tätig. Schließlich der „Benjamin“ im Clubvorstand: Erwin Fuchs (34), der seit dem Fortgang von Herbert Fleischhacker das Amt des Clubsportleiters führt und seinen Berufspflichten ebenfalls wochenlang entsagen muß, da er den Gesamteinsatz der Rennfunktionäre leitet, die mit dem BMC selbst auch dessen zahlreiche auswärtige Sektionen für die Veranstaltungstage stellen.

An der Rennstrecke sind Fundstellen eingerichtet: bei Start und Ziel, an der Ostkurve, am Ziegelweg (Oftersheimer Kurve) und an der Stadtkurve.

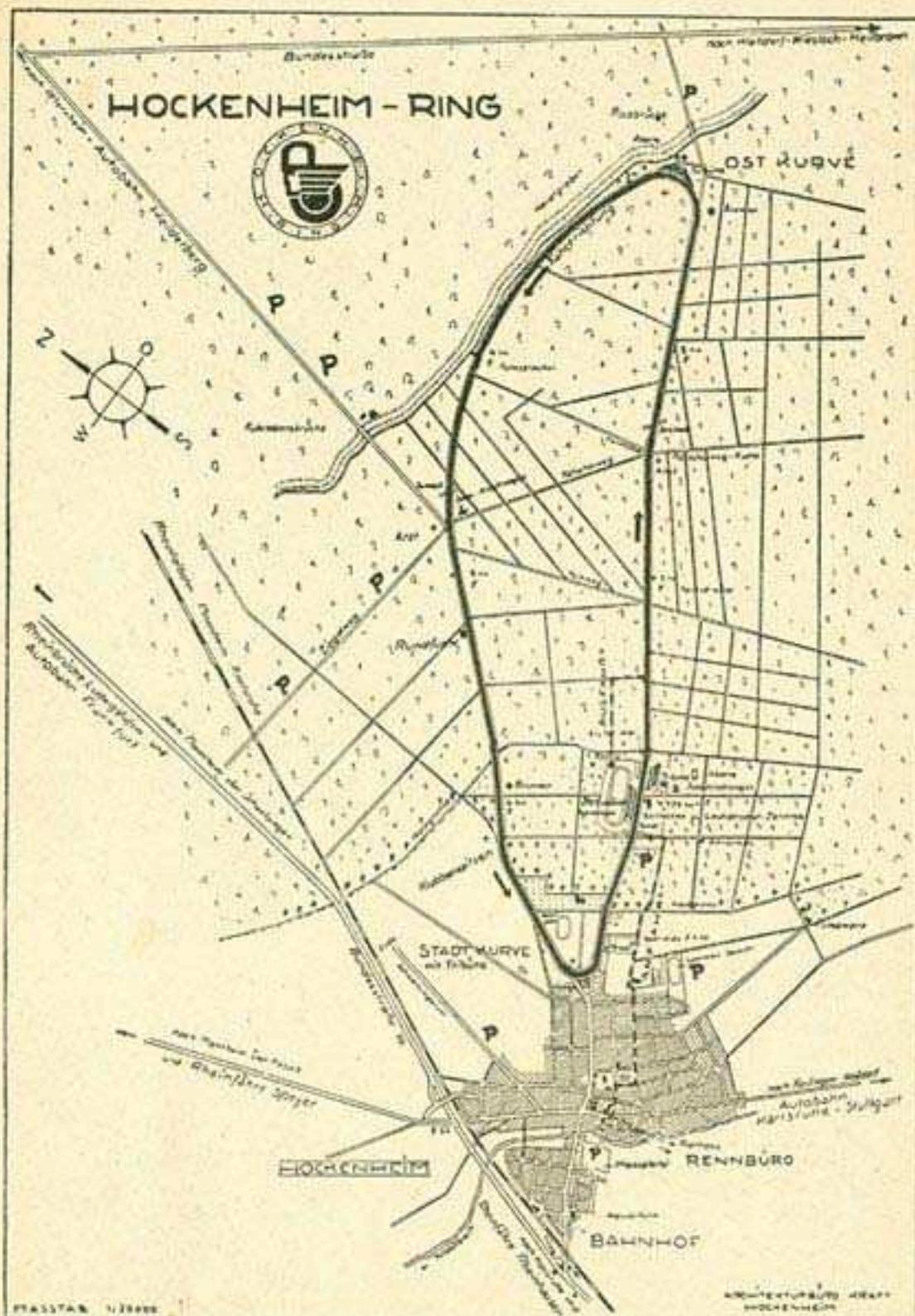
Gute Mitarbeiter



VW-Transporter



**Auto Islinger**  
Volkswagen-Großhändler  
Mannheim · Ludwigshafen · Neckarelz

Die Entnahme von elektrischer Energie aus Leitungen irgendwelcher Art ist verboten. Die um die Strecke geführte Lautsprecherleitung dient der Durchführung polizeilicher Maßnahmen.



*Der ist richtig!*

Ob im Stadtverkehr, auf der Landstraße oder auf Feldwegen: der DUNLOP UNIVERSAL ist immer der richtige Reifen, denn er wurde für alle Motorräder, für alle Zwecke und für alle normalen Bedingungen geschaffen.

**DUNLOP**

**UNIVERSAL**

hält Spur und haftet fabelhaft!

Für außergewöhnliche Fahrbedingungen - schwerstes Gelände, Sandbahn, Moto-Cross usw. - liefert DUNLOP die bewährten Spezial-Motorradreifen mit Sonderprofilen. Auskunft gibt Ihnen Ihr Reifenhändler!

Start: 17.00 Uhr am 7. 5. Nennliste zu **Rennen A**  
Ausweisfahrer / Klasse:  
Seriensport- und Grand-Tourisme-Wagen bis 1300 ccm

7 Runden = 54.075 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke
21	Cron Gert	Aachen	Porsche 1300 S
22	Boes Horst	Bad Kreuznach	Porsche 1300 S
23	Knippel Hans	Neu-Isenburg	Porsche 1300
24	Günther Siegfried	München	Porsche 1300 S
25	Endemann Heinz	Wuppertal	Porsche 1300 S

Start: etwa 17.40 Uhr Nennliste zu **Rennen B**  
Ausweisfahrer / Klasse:  
Seriensport- und Grand-Tourisme-Wagen über 1300 ccm

7 Runden = 54.075 km

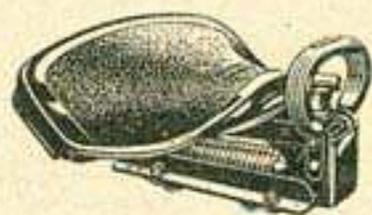
Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke
41	Albrecht Fred	Arolsen	Porsche 1500 S
42	Myers Edwin	USA/Kaiserslautern	BMW 328
43	Lt. Metcalf Gayle R.	Bad Tölz	Porsche 1500 S
44	Ernst Erhard	Freiburg/Br.	Porsche 1500 S
45	Herda Johannes	Ostheim/Rhön	Porsche 1500 S
46	Smith George	USA/Kaiserslautern	Austin-Healey
47	Lt. Col. Burke Thomas	USA/Frankfurt	Austin-Healey
48	Kling Alfred	Schöenberg	Porsche 1500



**Moninger Bier**

Anerkannt hervorragend





**Denfeld** Sattel

seit über  
10 Jahren

für die anspruchsvollen  
Motorradfahrer

GEORG DENFELD K.G. - SATTELFABRIK - BAD HOMBURG



Nächste Fabrikvertretung: Mannheim, M7, 23 - Telefon 50115

Die neue Hochleistungs

**BERU**  
ZÜNDKERZE

- Eine wertvolle Ergänzung zu den bewährten BERU-Kerzentypen u2
- Die Kerze mit dem weit größeren Wärmebereich
- Vielseitiger anwendbar in Zweitakt- u. Hochleistungsmotoren

**u2s** die Kerze, die Sie nicht enttäuscht!

**RUNDEN-TABELLE zu Rennen A**  
Seriensport- und Grand-Tourisme-Wagen bis 1300 ccm

Platz	km/Std.	Name
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		

Start-Nr.

Sieger:

Zweiter:

Zeit: \_\_\_\_\_ km/h

Zeit: \_\_\_\_\_ km/h

**RUNDEN-TABELLE zu Rennen B**  
Seriensport- u. Grand-Tourisme-Wagen über 1300 ccm

Platz	km/Std.	Name
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		

Start-Nr.

Sieger:

Zweiter:

Zeit: \_\_\_\_\_ km/h

Zeit: \_\_\_\_\_ km/h



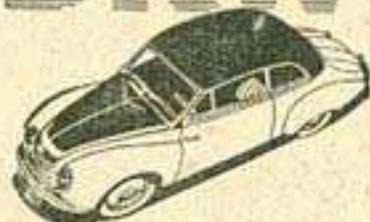
**Alfred Ganz**



Bezirksvertretung für Puch, BSA, AJS, engl. Triumph, Norton u. Matchless-Motorräder

KARLSRUHE - Durlacher Allee 25 - Telefon 28368

**DKW**



sofort lieferbar durch Fabrikvertretung

**AUTO-ERNST**  
MANNHEIM

Reparatur-Work: Friedrich-Ebert-Straße 88-90

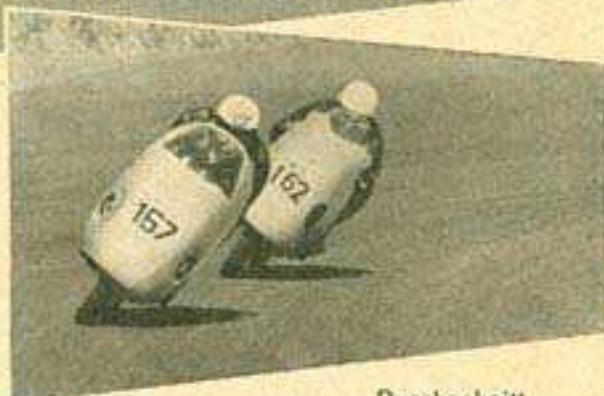
Ausstellungs- und Verkaufsräume: R 7, 33 (Friedrichsring)

Telefon 51000/53100

# Bitte vergleichen Sie



Im vergangenen Jahr startete in der 125 ccm-Klasse die NSU-Rennmannschaft auf den berühmten Rennfoxen. Vielleicht erinnern Sie sich noch, wie das Rennen ausging:



	Durchschnitt
1. Werner Haas/NSU-Rennfox	150,2 km/h
2. Hans Baltisberger/NSU-Rennfox	150,0 km/h
3. H. P. Müller/NSU-Rennfox	146,5 km/h
4. Rupert Hollaus/NSU-Rennfox	144,4 km/h

Diesmal sind die Rennfoxen nicht dabei. Doch ist es interessant zu beobachten, ob es gelingen wird, die Durchschnittszeiten der Rennfoxen zu verbessern.

Ja, wenn die Rennfoxen am Start gewesen wären! Sicher kommen sie eines Tages wieder, um kundzutun, um gute Motorräder man in Deutschland baut.

## Wann startest Du auf NSU?

Start: 9.30 Uhr

Nennliste zu **Rennen 1**

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1955

Lizenzfahrer / Klasse: Solomotorräder bis 125 ccm

(D = Doppelstarter)

15 Runden = 115,875 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
140	Bähr Heinz	Bruchhausen/Heidelberg	MV-Agusta	
141 D	Hoser Alfred	Ingolstadt	DKW	
142	Lasch Heinz	Chemnitz	Jfa	
143	Noack Kurt	Chemnitz	Jfa	
144	Funk Werner	Beeichtim u. N.	MV-Agusta	
145 D	Heiß Xaver	Augsburg	MV-Agusta	
146	Heß Walter	Stuttgart	MV-Agusta	
147	Brüger Otto	Schweinfurt	DKW	
148 D	Webb Will. Norman	England	MV-Agusta	
149 D	Kronmüller Karl	Mannheim	MV-Agusta	
150	Zoeger Eugen	Melq	Tornax	
151	Meister Rudi	Wiesbaden	Mondial	
153	Genevini Massimo	Italien	MV-Agusta	
155 D	Lottes Karl	Erndtebrück	MV-Agusta	besten Privatfahrer 1954
158	Malchus Ludwig	Ingelheim	M-Spezial	
159	Müller Ernst	Hannover	Mondial	
160	Krebs Otto	Heidesheim	Mondial	
161	Luismeier Fritz	Wiedenbrück	MV-Agusta	



## REIFEN-BERGER • MANNHEIM

Augarten-Garage

Tag- und Nacht-Dienst

Neu-Reifen aller Fabrikate

Vulkanisierbetrieb

Eigene Ruaderneuerungen mit Garantie

Gegen Rutschgefahr Originalsommerung • Auswuchtmaschine

8V.-Benzin - Wagenpflege - Öl - Diesel

Augartenstraße 29-33

Telefon 42787 und 46187



MOTORRÄDER

AUTOMOBILE

Werksvertretung • Kundendienst • Ersatzteillager

**FRITZ WEISS** NEUSTADT a. d. Weinstraße, Hindenburgstr. 24, Tel. 2661  
GENERALVERTRETUNG



# KARRER & BARTH

Bosch-Dienst

Großhandel, Verkauf, Einbau und Instandsetzung  
aller Erzeugnisse der

**Robert Bosch GmbH.**

Boschkühlschränke - Blaupunkt-Autoradio  
Karlstr. 12a - Telefon 25725/26

## Ein echter Fortschritt in der Motorschmierung

VEEDOL 10-30 aus erlesenen Rohölen raffiniert und mit den modernsten Additiven legiert, ist das Spitzenprodukt eines der ältesten und größten Mineralöl-Unternehmen der Welt. Nach seinem sensationellen Erfolg in USA ist es jetzt auch für den deutschen Kraftfahrer erhältlich.

Prüben Sie VEEDOL 10-30 in Ihrem Wagen und Sie werden folgende klare Vorteile feststellen:  
Geringerer Benzinverbrauch • Richtig für jede Jahreszeit, für jeden Motor, wo SAE-Klassen 10 W, 20 W und 30 vorgeschrieben • Schützt auch bei extremer Kälte • Geringere Abnutzung und längere Lebensdauer des Motors • Volle Nutzung der Kraftstoffenergie.



# VEEDOL 10-30

MOTOR OIL

VEEDOL GMBH - HAMBURG



AMAL

Generalvertretungen

Das Spezialgeschäft für Getriebe -  
Lenkungen - Vergaser u. Pumpen

# franz Bucher

Auto-Spezialbetrieb

Mannheim, Waldhofstr. 82/84 - Tel. 50077/78

# FRANZ JSLINGER

ARDIE HOREX PUCH VESPA VICTORIA ZUNDAPP



AUGARTENSTR. 84 MANNHEIM TELEFON: 43765

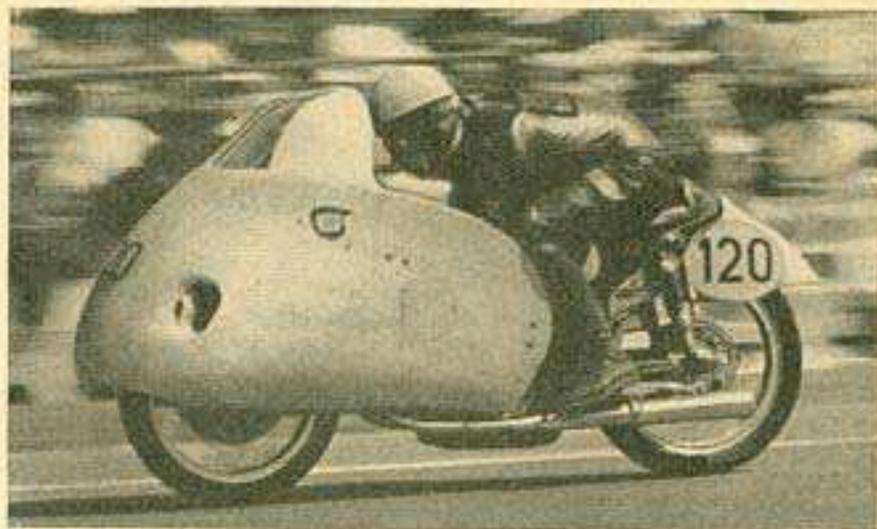
## RUNDEN-TABELLE zu Rennen I Solomotorräder bis 125 ccm

Platz	Runden	Zeit	km/h	Name	Start-Nr.	Zeit	km/h
1	1						
2	2						
3	3						
4	4						
5	5						
6	6						
7	7						
8	8						
9	9						
10	10						
11	11						
12	12						
13	13						
14	14						
15	15						
16	16						
17	17						
18	18						
19	19						
20	20						

Sieger:  
Zweiter:  
Dritter:  
Erster:

Privatfahrer-Wertung:  
Zeit: km/h

Man muß sich das einmal vorstellen!



Im vergangenen Jahr brausten die siegreichen NSU-Rennmäxer über die schwersten Rennstrecken der Welt. 12 mal wurde die NSU-Rennmax bei den schwersten Deutschen Meisterschafts- und Weltmeisterschaftsläufen an den Start geschoben. 12 mal siegte sie weit überlegen. Hier haben wir die Starts der NSU-Rennmax 1954 aufgezählt:

1. Rundstreckenrennen Floreffe, 2.5.54  
Sieger: Rupert Hollaus/NSU-Rennmax **134,6 km/h**
2. Hockenheim, Deutschland, 9.5.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **170,4 km/h**
3. Nürburgring, Deutschland, 23.5.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **123,6 km/h**
4. Reims, Frankreich, 30.5.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **162,7 km/h**
5. Assen, Holland, 10.6.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **153,6 km/h**
6. Isle of Man, Englische TT, 14.-16.6.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **145,4 km/h**
7. Belfast, Ulster Grand Prix, 24.-26.6.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **124,9 km/h**
8. Solitude, Deutschland, 25.7.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **136,2 km/h**
9. Norisring, Deutschland, 1.8.54  
Sieger: H. P. Müller/NSU-Rennmax **119,5 km/h**
10. Schotten, Deutschland, 8.8.54  
Sieger: Rupert Hollaus/NSU-Rennmax **101,6 km/h**
11. Bern, Schweiz, 21.8.54  
Sieger: Rupert Hollaus/NSU-Rennmax **126,9 km/h**
12. Eifenriede, Deutschland, 5.9.54  
Sieger: Werner Haas/NSU-Rennmax **133,1 km/h**

Auf der NSU-Rennmax errang Werner Haas zweimal hintereinander die Deutsche Meisterschaft und eine doppelte Weltmeisterschaft. Noch niemals hatte Deutschland so gute Maschinen.

WANN STARTEST DU AUF 

Start: etwa 10.30 Uhr

Nennliste zu **Rennen 2**

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1955

Lizenzfahrer / Klasse: Solomotorräder bis 250 ccm

(D = Doppelstarter)

20 Runden = 154.500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
100	Müller H. P.	Ingolstadt	NSU-Sportmax	7fach deutscher Meister
101 D	Webb William Norm.	England	Velocette	
102	Kesberg Wolfgang	Mannheim	NSU	
103 D	Stein Rudi	Schotten	NSU-Sportmax	
104 D	Lottes Karl	Erndtebrück	DKW	
105 D	Kronmüller Karl	Mannheim	NSU	
106	Forrest Jack	Australien	NSU-Sportmax	
107	Heck Adolf	Frankfurt/M.	Adler	
108 D	Knopf Kurt	Hockenheim	NSU-Sportmax	
109	Jührich Rudi	Großbothen/Sa.	AWO	
110	Schneider Michael	Augsburg	NSU	
112	Heck Roland	Stuttgart	NSU	
113	Vogel Walter	Ladenburg	Adler	
114 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sportmax	
115 D	Meier Rudi	Mannheim	NSU-Sportmax	
116	Kaßner Horst	Schwabhausen	NSU	
117 D	Huber Alois	Traunstein/ Oberbayern	Adler	
118	Lohmann Siegfried	Stellenfelde/ Bremen	Adler	
119	Kirchner Karl-Heinz	Erfurt	NSU-Sportmax	
120 DD	Lorenzetti Enrico	Italien	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952. Inh. mehrerer Weltrekorde.
121	Baltisberger Hans	Reutlingen	NSU-Sportmax	
122	Brand Wolfgang	Hannover	NSU-Sportmax	
123 D	Kläger Fritz	Freiburg	NSU-Sportmax	
125 D	Braun Georg	Hechingen	NSU	
127 D	Kavanagh Ken	Australien	Moto-Guzzi	Sieger des Rhein-Pokals 1954
128 D	Colombo Roberto	Italien	Moto-Guzzi	

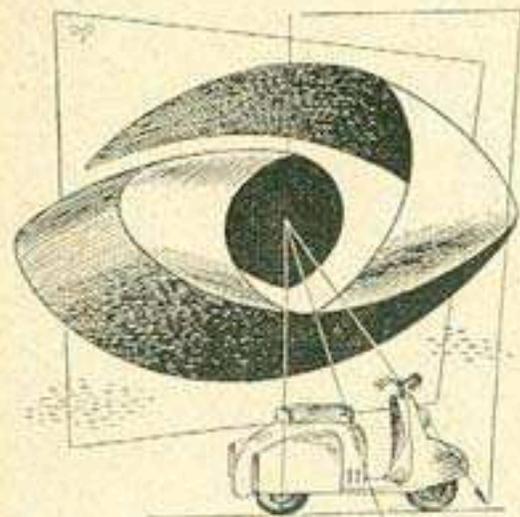


Auto • Motorräder • Kundendienst • Ersatzteile • Reparaturen

**DKW-SCHWEIGER**

Mannheim, Friedrich-Karl-Straße 2, Telefon 43069  
Reparaturwerkstätte Viehholzstr. 21-23 mit Shell-Großtankstelle, Tel. 44057





DEM AUGE ZUR FREUDE

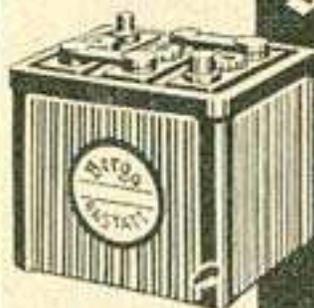
Motorrad-, Roller- und Moped-Fahrer von heute und morgen stellen an ihre Fahrzeuge wesentlich höhere Ansprüche. Technische Höchstleistungen allein genügen nicht mehr. Auch das Auge will seine Freude haben. ROTH kommt den Wünschen der Käufer mit formschön geformten Tanks, Motorverkleidungen, Kotflügeln usw. entgegen. Nutzen Sie die ROTH-Erfahrungen in der Blechverarbeitung – Ihre Maschinen verkaufen sich leichter.

ROTH FORMT BLECH FORMSCHON



FRITZ ROTH KG - ZIEH- UND STANZWERK  
METALLWARENFABRIK - STUTTGART-FEUERBACH

Fahren Sie mit



**Berga**

dann fahren Sie gut

**Berga**

die Starterbatterie versagt nie

Accumulatorenfabrik  
**Berga**  
6. m. b. H.  
Rastatt i. B.

VERTRETUNG  
UND FABRIKLAGER:

**M. Schweyer**

MANNHEIM

\*

JETZT:

LORTZINGSTRASSE 20

TELEFON 52126

RUNDEN-TABELLE zu Rennen II

Solomotorräder bis 250 ccm

Runde	Rennen																				km/h	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						

Start-Nr.

Sieger: \_\_\_\_\_  
Zweiter: \_\_\_\_\_  
Dritter: \_\_\_\_\_  
Erster: \_\_\_\_\_

Zeit: \_\_\_\_\_ km/h  
Zeit: \_\_\_\_\_ km/h  
Zeit: \_\_\_\_\_ km/h  
Zeit: \_\_\_\_\_ km/h

Privatfahrer-Wertung:

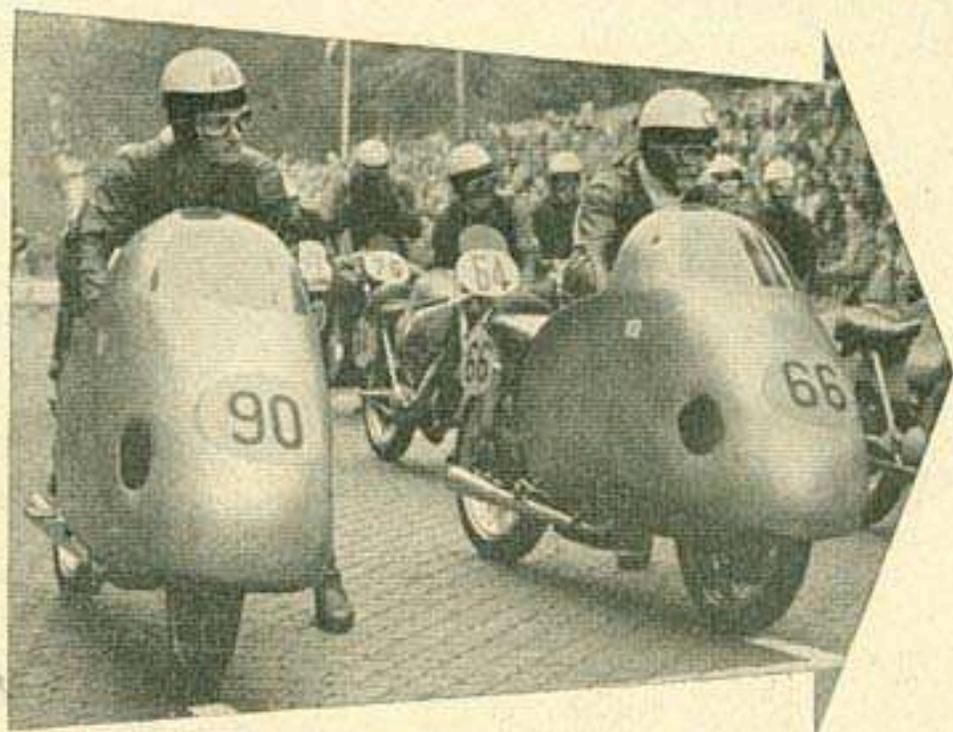


**OTTO VOGEL**

Ladenburg

Motorräder - Motorroller  
Ersatzteillager - Kundendienst

# Wissen Sie noch?



Die Rennsaison 1954 war schon halb vorüber, als NSU sich plötzlich entschloß, in der 350 ccm-Klasse noch einzusteigen. Die drei letzten Deutschen Meisterschaftsläufe, so hatten die Männer in Neckarsulm ausgerechnet, mußten genügen, um die Gegner, die schon eine Menge Meisterschaftspunkte gesammelt hatten, niederzuringen.

Hier ist das Ergebnis

- Durchschnitt :**
1. Deutscher Meisterschaftslauf Nürnberg am 1. Aug. 1954  
NSU startet zum ersten Mal in der 350 ccm-Klasse  
Sieger: H. P. Müller auf seiner 288 ccm-NSU-Rennmax **123,9 km/h**
  2. Deutscher Meisterschaftslauf Schotten  
H. P. Müller zeigt zum zweitenmal, was in der Rennmax steckt. Er siegt überlegen. **128,9 km/h**
  3. Letzter Deutscher Meisterschaftslauf Eilenriede. Hier mußte die Entscheidung fallen. Wer wird siegen? Schon nach zwei Runden gab es keine Zweifel mehr: NSU! Überlegener Sieger: H. P. Müller auf NSU-Rennmax **135,1 km/h**

Selbstverständlich besitzt die Rennmax einen Viertaktmotor, der sauber, sparsam und thermisch günstig belastet ist. Das Fahrgestell dieser Rennmaschine, mit der Werner Haas zweimal hintereinander die höchste Auszeichnung, die Weltmeisterschaft errang, unterscheidet sich kaum von dem Fahrgestell der Serienmaschine. So wie die Rennmaschine besitzt auch die Serienmax den Zentralpressrahmen mit Vorder- und Hinterradschwinge. — In diesem Jahr fährt NSU kein Rennen. Doch ist es gut, zu wissen, daß die siegreichen Rennmäxer noch wie vor bereitstehen!

**Wann startest du auf NSU?**

Start: etwa 11.45 Uhr

Nennliste zu **Rennen 3**

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1955

Lizenzfahrer / Klasse: Solomotorräder bis 350 ccm

(D = Doppelstarter)

20 Runden = 154.500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
60 D	Kläger Fritz	Freiburg	Horex	bester Privatfahrer 1954
61	Aldinger Erwin	Stgt.-Feuerbach	Horex	
62 D	Knopf Kurt	Hockenheim	AJS	
63	Mazanec Werner	Düsseldorf	AJS	
64 D	Dean Rally	Ceylon	Norton	
65	Auto-Union GmbH. Fahrer: Wünsche Siegfried	Ingolstadt	DKW	Deutscher Meister 1949 und 1952
66	Auto-Union GmbH. Fahrer: Hobl August	Ingolstadt	DKW	
67 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU	
68 D	Ahearn Jack	Australien	Norton	
69 D	McAlpine Tony	Australien	Norton	
70	Ameisemeier Andre	Augsburg	AJS	
71 D	Stein Rudolf	Schotten	AJS	
72	Hoetzer Hans	Burscheid	AJS	
73 D	Colombo Roberto	Italien	Moto-Guzzi	
74	Hoppe Karl	Dieckholzen	AJS	
75 D	Clark Harold	England	Norton	
76	Bähr Kurt	Bruchhausen	Horex	
77 D	Storr John A.	England	Norton	
78	Roch Herbert	Helmbrechts	AJS	
79 D	Bonnin Jean	Frankreich	Norton	
80 D	Heiß Xaver	Augsburg	Horex	
81 D	Hoser Alfred	Ingolstadt	DKW	
82 D	Jäger Hansgünther	Trier	AJS	
83	Knott Nikolaus	Ingolstadt	DKW	
84 D	Böhrer Bruno	Karlsruhe	Moto-Parilla	
85	Auto-Union GmbH. Fahrer: Hofmann Karl	Ingolstadt Frankfurt	DKW	
86	Agostini Diullo	Italien	Moto-Guzzi	Inhaber mehrerer Weltrekorde
87 D	Dale Dickie	England	Moto-Guzzi	
88	Liebl Sepp	München	Norton	
89 D	Fägerstroem F. O.	Schweden	AJS	
90 DD	Lorenzetti Enrico	Italien	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952, Inh. mehrerer Weltrekorde
91 D	Dr. Krackowizer H.	Oesterreich	BSA	
92 D	Housely Eric	England	AJS	
93	Knoch Walter	Gorndorf/Saalfeld	Schnell-Horex	DDR-Meister 1954
94 D	Bartl Hans	München	Horex	



Die leistungsstarken Lichtspender im Straßenverkehr erhalten Sie bei allen Werkstätten und Tankstellen.



RUNDERNEUERUNG

SICHER UND WIRTSCHAFTLICH

GUMMI **Mayer** KG LANDAU-PF.  
TEL 5. NR. 3221

VIELINGEN

RUNDEN-TABELLE zu Rennen III

Solomotorräder bis 350 ccm

Runde	Runden				km/h				Name
	1-5	6-10	11-15	16-20	1-5	6-10	11-15	16-20	
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									

Start-Nr.

Sieger:

Zweiter:

Dritter:

Erster:

Zeit:

Zeit:

Zeit:

Privatfahrer-Wertung:

Zeit:

km/h

km/h

km/h

km/h

Wann startest Du auf NSU?



Beratung und Kundendienst · NSU-Spezial-Ersatzteillager

**WILHELM HERZ · LUDWIGSHAFEN/RHEIN**

NSU-Vertretung · Shell-Großstation · Mundenheimer Str. 98 · Ruf 62947

*Für jeden Zweck  
den richtigen Reifen*



**STANDARD PROFIL**

Robustes Blockprofil mit zwei ausgeprägten Schichten.

**BLOCK C 1 PROFIL**

Tief gegliederte, rippartige, durch Einbünde unterbrochene Blöcke. Ein äußeres Profilblech, selbst bei großer Schräglage sicher liegender Boden. Der ideale Motorreifen für den normalen Gebrauch auf Straßen und in leichtem Gelände.

**BLOCK C PROFIL**

Der ideale Motorreifen-Reifen, der selbst bei abmagernden Straßen ein zuträgliches Abrollverhalten und Ausgleiten in den Kurven verhindert.



**GELÄNDE A PROFIL**

Stark, versetzt angeordnete Blöcke. Der Reifen für Straßen und Gelände, der selbst auf sandigen Böden weitgehend rutschfest ist. Durchdringt auf verschlissenen und schiefen Straßen ausgeprägte Krafteinwirkung.

**GELÄNDE B PROFIL**

Kraftig ausgeformte, aber schräglängig angeordnete, tiefe Blöcke. Der Reifen ist durch seine große Grifffähigkeit für Fahrten auf Wald- und Wiesenwegen ohne Auslenk-Unterschied besonders geeignet. Er weicht sich weiterhin durch ruhigen Lauf und stabiles Abrollen auf der Straße aus.



**Weltrekorde am laufenden Band**  
57 Weltrekorde in 24 Stunden auf METZELER REIFEN  
mit der BMW RS-Seitenwagenmaschine und dem Fahrer Wilhelm Hilt, vom Hildbrand-Walter-Schüler auf der Alabaster-Bahn bei Farn  
Einzelrekorde für Vorder- und Hinterrad war nicht erforderlich, für das Hinterrad nur 3 mal während der Weltrekordfahrt. METZELER REIFEN zuverlässig - Servicegut bewährt!

**METZELER Reifen**  
*rennerprobte u. zuverlässig*



**Start: etwa 13 Uhr** **Nennliste zu Rennen 4**

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1955

**Lizenzfahrer / Klasse: Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm**

(D = Doppelstarter) 13 Runden = 100,425 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
31	Neussner Leonh.	Röthenbach	Norton	
	Maler Gerhard	Nürnberg		
32	Pöhlers Gerhard	Mappach	Norton	
	Storz Horst	Cleebronn		
33	Fath Helmut	Ursenbach	BMW	
	Ohr Emil	Ladenburg		
34	Schneider Walter	Weidenau	BMW	
	Strauss Hans	Nürnberg		
35	Beevers Bill	England	Norton	
	Morris Bob	England		
36	Ziemer Bruno	Leverkusen	Gilera	
	Stern Heinz	Wiesbaden		
37	Reichlin Andre	Schweiz	Norton	
	Devina Bernard	Schweiz		
<del>38</del>	Keller Jakob	Schweiz	Keller-Spez.	Dreirad
<del>39</del>	Staschel Friedrich	Bremerhaven	Horex-Imperator	
	Perduß Edgar	Leipzig	Matchless	
40	Harris Peter	England		
	Campbell Raymond	England		
41	Smith Cyril	England	Norton	Weltmeister 1952
	Dibben Stanley	England		
42	Oliver Eric	England	Norton	Weltmeister 1948 bis 1951 u. 1953. Inh. mehr. Weltre.
	Nutt Les	England		
43	Noll Wilhelm	Kirchhain	BMW	Weltmeister 1954, Inh. mehrerer Weltrekorde
	Cron Fritz	Frankfurt		
44	Ritter Alwin	Speyer/Rh.	BMW	
	B'auth Edwin	Speyer/Rh.		
45	Pongratz Viktor	Österreich	Norton	
	Wintersberger Grete	Österreich		
46	Mitchell Bob	Australien	Norton	
	George Max	Australien		
47	Deronne Julien	Belgien	BMW	mehrf. belg. Meister
	Leys Bruno	Belgien		
<del>48</del>	Bagge Fritz	Chemnitz	Norton	DDR-Meister 1953
	Schönherr Kurt	Chemnitz		
50	Mäder Willy	Tuttlingen	Norton	
	Schöttle Erich	Tuttlingen		
51	Seeber Fritz	München	BMW	
	Heiss Franz	München		
<del>52</del>	Hillebrand Friedrich	Amberg	BMW	Deutscher Meister 1932 und bester Privatfahrer 1954
	Grunwald Manfred	Erlangen		
53	Faust Willi	Fulda	BMW	
	Remmert Karl	Fulda		
55	Vaasen Franz	Düsseldorf	Norton	
	Jansen Erich	Würselen		

# VICTORIA

*Weit schöner*

als Zuseher ist die Freude, selbst eine den höchsten Erwartungen entsprechende

## VICTORIA

zu besitzen.

Allesamt sind sie zwar keine Rennmaschinen, aber die Erfüllung höchster Wünsche für den sachverständigen Motorsportler und den Gebrauchsfahrer.

Lassen Sie sich sogleich bei einem VICTORIA-Händler ganz unverbindlich die prachtvollen VICTORIA „Bergmeister“-350 ccm, und die „Aero“-250 ccm, -Modelle vorstellen. Und vor allem: die sensationelle neue 200er KR 21!

Ebenso gerne wird er Ihnen das vielbegehrte „Vicky III“ - das Moped mit der besonderen Note- und VICTORIA „Nicky“ - den Roller unserer Zeit - zeigen.

WER VICTORIA WÄHLT, WEISS WARUM!

Fordern Sie bitte Prospekte von der

**VICTORIA WERKE A.-G.**  
**NÜRNBERG NO 5**

Motorräder, Motorroller, Mopeds, Fahrrad-Einbaumotoren, Fahrräder, Nähmaschinen

\*PLAKETTEN

\*CLUBSCHILDER

\*VEREINSABZEICHEN  
in Relief und Kunstemail  
Entwürfe kostenlos

**CARL POELLATH KG.**

Münz- und Prägwerk  
Schrobenhausen - Obb.  
gegr. 1778

*Das  
vorzügliche*

**EICHBAUM-  
EXPORTBIER**

Überall Ausschankstellen  
an der Rennstrecke

RUNDEN-TABELLE zu Rennen IV

Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm

Platz	Runden			km/h	Name
	5	10	15		
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Start-Nr.

Sieger:

Zweiter:

Dritter:

Erster:

Zeit:

Zeit:

Zeit:

Zeit:

km/h

km/h

km/h

km/h

Privatfahrer-Wertung:



**jetzt 4850,- DM**

geräumig - elegant

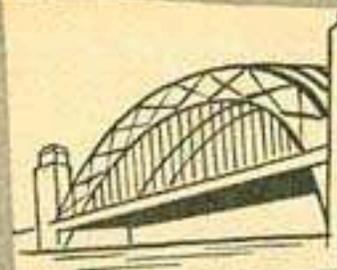
126,- DM Jahressteuer, 6,8 Ltr. Normverbrauch

**Vögele & Scheid**

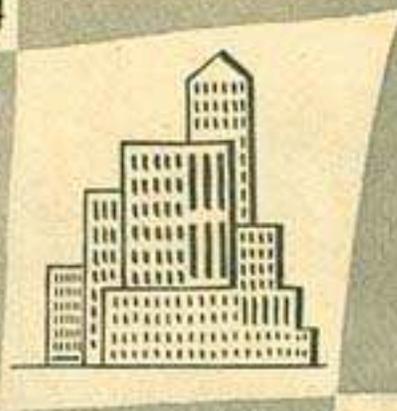
Mannheim

Uhlandstraße 3-5

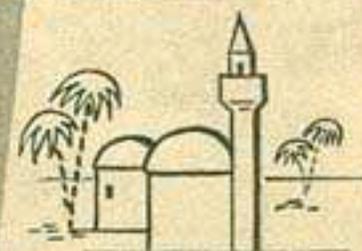
Telefon 52220



# In 5 Erdteilen



## fährt man



Vertragshändler: Zeiß & Schwärzel, Mannheim, G 7, 20-22  
 Friedrich Haab, Heidelberg, Bergheimer Straße 111-113  
 Wilhelm Göhler, Karlsruhe, Amalienstraße 24

Start: etwa 14 Uhr

# Nennliste zu Rennen 5

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1955

## Lizenzfahrer / Klasse: Solomotorräder bis 500 ccm

ID = Doppelstarter)

20 Runden = 154,500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
1	Riedelbauch Ernst	Röslau/Bay.	BMW	
2 D	Braun Georg	Hechingen	Horex	
3	Armstrong Reg.	<b>Irland</b>	Gilera	
4 D	Dale Dickie	<b>England</b>	Moto-Guzzi	Inhaber mehrerer Weltrekorde
5 D	Kavanagh Ken	<b>Australien</b>	Moto-Guzzi	Gewinner des Rhein-Pokals 1954
6	Fuss Siegfried	Baden-Baden	Norton	
7 DD	Lorenzetti Enrico	<b>Italien</b>	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952, Inb. mehrerer Weltrekorde
8	v. Woedtke Gerd	Helmbrechts	BMW	besten Privatfahrer 1952
9	Duke Geoffrey	<b>England</b>	Gilera	5facher Weltmeister
10 D	Fägerstroem F. O.	<b>Schweden</b>	Matchless	
11	Heath Phil	<b>England</b>	Norton	
12 D	Dean Rally	<b>Ceylon</b>	Norton	
13	Höllerich Helmut	Helmbrechts	Norton	
14 D	Storr John A.	<b>England</b>	Norton	
15	Dibben Stanley	<b>England</b>	Norton	
16 D	Clark Harold	<b>England</b>	Norton	
17 D	Jäger Hansgünther	Trier	Norton	
18	Hiller Ernst	Brackwede	Matchless	
19	Scheifel Heinz	Mannheim	Norton	
20 D	Housely Eric	<b>England</b>	Matchless	
21	Zeller Walter	Hammerau	BMW	Deutscher Meister 1951 und 1954
22 D	Böhrer Bruno	Karlsruhe	Horex	
23 D	Mc Alpine Tony	<b>Australien</b>	Norton	
24 D	Huber Alois	Traunstein	Norton	
25 D	Ahearn Jack	<b>Australien</b>	Norton	
26	Barth Edgar	Herold/Erzgeb.	Norton	
27 D	Dr. Krackowizer Helm	<b>Österreich</b>	BSA	
28	Schreiber Heinz	Niederaußem	Norton	
29	Borgesdick Günther	Warendorf/W.	Matchless	
30	Sieler Bertold	Bernau/Obb.	Norton	
31	Maul Kurt	Freyburg/Unstr.	Norton	DDR-Meister 1954
32	Rausch Robert	Adenau	Norton	
33	Vogt Hermann	Lingen/Erns	Matchless	
34 D	Bonnin Jean	<b>Frankreich</b>	Norton	
35 D	Bartl Hans	München	BMW	



### Adler - BMW - Triumph - Zündapp

### Zeiss & Schwärzel, Mannheim



# ZUVERLÄSSIGKEIT

ist das Ergebnis exakter Prüfungs-  
und Arbeitsmethoden



# JWTS KETTEN

Material-Vorprüfung im JWTS-Labor

## die Zuverlässigkeit selbst!

IOH. WINKLHOFER & SÖHNE · MÜNCHEN

### RUNDEN-TABELLE zu Rennen V

Solomotorräder bis 500 ccm

Platz	Runden				km/h	Name
	5	10	15	20		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

Start-Nr.

Sieger:

Zweiter:

Dritter:

Erster:

Zeit:

Zeit:

Zeit:

Privatfahrer-Wertung:

Zeit:

km/h

km/h

km/h

km/h



1954 das erfolgreichste Fabrikat im  
nationalen und internationalen  
Zuverlässigkeitssport.

# Englebert

J55



ein Meisterwerk

Start: etwa 15 Uhr

Nennliste zu **Rennen 6**

1. Lauf zur Deutschen Automobilmeisterschaft 1955

Lizenzfahrer / Klasse: Serien- u. Rennsportwagen bis 1500 ccm

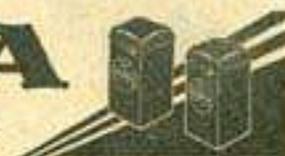
15 Runden = 115,875 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
1	Hezomani Thieu	Holland	Porsche Rennsport	
2	Trouis Georges	Frankreich	Kieft	
3				
4	Helfrich Theo	Mannheim	Porsche 550 Spyder	Deutscher Meister 1953, Rennwagen, Formel 2
5	Trenkel Richard	Bündheim	Porsche 550 Spyder	Deutscher Meister 1953, Sportwagen 1100 ccm
6	Rolff Fr. Victor	Köln	Porsche 550 Spyder	Deutscher Meister 1954, Seriensport- u. Grand-Tourisme-Wagen bis 1300 ccm
7	v. Frankenberg Rich.	Stuttgart	Porsche 550 Spyder	mehrfacher Rekordinhaber
8	Ahrens Kurt	Braunschweig	Porsche 550 Spyder	
9	Bechem Günther	Hagen	Porsche 550 Spyder	
10	Finke Hans	Helmstedt	Kieft	
11	Höftmann Hans Fr.	Berlin	Porsche Rennsport	
12	Lautenschlager Ernst	Stuttgart	Porsche 550 Spyder	
14	Jeser Josef	Tübingen	Porsche 550 Spyder	
15	Seidel Wolfgang	Düsseldorf	Porsche 550 Spyder	



## VARTA

leistungsstark, mit langer Lebensdauer

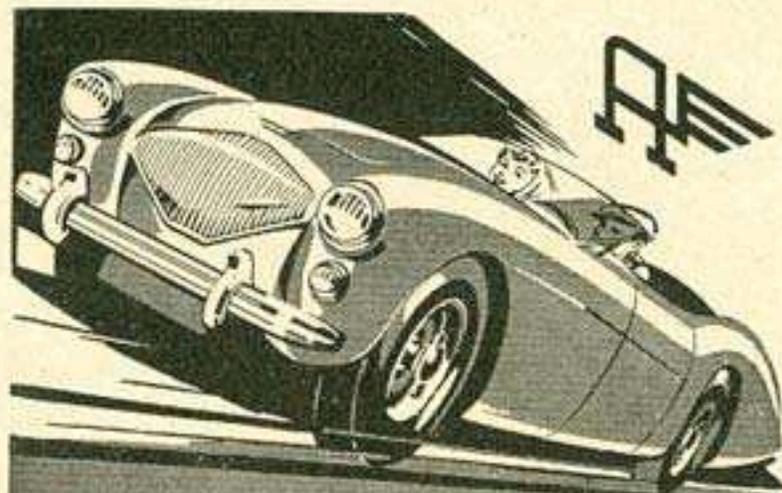


errang 1954 zum 3. mal hintereinander die internationale Clubtrophäe der Internationalen 6-Tage-Fahrt.

Fabrikvertretung von: **BMW · NSU · VIKTORIA**

Steiß-Seitenwagen · Lieferung von PKW und Lieferwagen fast sämtl. Fabrikate  
Erste Spezialwerkstätte · Großes Ersatzteillager

**AUTO-KELLER · Weingarten/Baden · Telefon 212**



**AUSTIN-Healey**  
der neue Sportwagen  
von Weltklasse

90 PS 185 Std./km

Beschleunigung von 0-96 km in 10,5 Sek.

Preis ab Düsseldorf DM 12480,- incl. Zoll

2 Schnellgänge Rudge-Räder

Verkauf und Kundendienst

**Herbert von Arnim Autohaus Beier**

HEIDELBERG

KARLSRUHE

Ladenburger Str. 24 - Tel. 2197 Ruppurrer Str. 2b - Tel. 263 50

**Lederbekleidung**

von Mannheims  
größtem Spezialgeschäft

Eigene Lederfärberei · Lederschneiderei · Reparaturen · Anfertigung von Rennkombinationen

Bequeme Teilzahlung

**Rude R1,7** (Marktplatz)

RUNDEN-TABELLE zu Rennen VI Serien- und Rennsportwagen bis 1500 ccm

Platz	Runden				Name	Zeit: km/h
	5	10	15	20		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

Sieger:	Zeit:	km/h
Zweiter:	Zeit:	km/h
Dritter:	Zeit:	km/h
Erster:	Zeit:	km/h

**Privatfahrer-Wertung:**



Viele fahren nur noch MAICO

## Geschwindigkeitstabelle

2 Min.				3 Min.				4 Min.			
Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h
00	231,9	30	185,5	00	154,6	30	132,5	00	116,0	30	103,0
01	230,0	31	184,3	01	153,7	31	131,9	01	115,5	31	102,6
02	228,1	32	183,1	02	152,9	32	131,2	02	115,0	32	102,3
03	226,2	33	181,9	03	152,1	33	130,6	03	114,5	33	101,9
04	224,4	34	180,7	04	151,2	34	130,0	04	114,0	34	101,6
05	222,7	35	179,5	05	150,4	35	129,4	05	113,6	35	101,2
06	220,9	36	178,4	06	149,6	36	128,8	06	113,1	36	100,8
07	219,1	37	177,2	07	148,8	37	128,2	07	112,6	37	100,4
08	217,4	38	176,1	08	148,0	38	127,8	08	112,1	38	100,0
09	215,7	39	175,0	09	147,2	39	127,1	09	111,7	39	99,7
10	214,0	40	173,9	10	146,4	40	126,5	10	111,3	40	99,4
11	212,4	41	172,8	11	145,6	41	125,9	11	110,9	41	99,0
12	210,8	42	171,8	12	144,9	42	125,4	12	110,4	42	98,6
13	209,2	43	170,7	13	144,2	43	124,8	13	110,0	43	98,3
14	207,7	44	169,6	14	143,5	44	124,2	14	109,6	44	98,0
15	206,1	45	168,6	15	142,7	45	123,7	15	109,1	45	97,6
16	204,6	46	167,6	16	142,0	46	123,1	16	108,7	46	97,3
17	203,0	47	166,6	17	141,3	47	122,6	17	108,3	47	96,9
18	201,6	48	165,6	18	140,5	48	122,1	18	107,9	48	96,6
19	200,1	49	164,7	19	139,8	49	121,5	19	107,4	49	96,2
20	198,7	50	163,7	20	139,1	50	121,0	20	107,0	50	95,9
21	197,4	51	162,8	21	138,4	51	120,5	21	106,6	51	95,6
22	196,0	52	161,8	22	137,7	52	120,0	22	106,2	52	95,3
23	194,6	53	160,9	23	137,0	53	119,5	23	105,8	53	95,0
24	193,2	54	159,9	24	136,4	54	119,0	24	105,4	54	94,7
25	191,9	55	159,0	25	135,8	55	118,5	25	105,0	55	94,3
26	190,6	56	158,1	26	135,1	56	118,0	26	104,6	56	94,0
27	189,3	57	157,2	27	134,5	57	117,5	27	104,2	57	93,7
28	188,0	58	156,3	28	133,8	58	117,0	28	103,8	58	93,3
29	186,7	59	155,5	29	133,1	59	116,5	29	103,4	59	93,0

1/5 Sek.	Abzug								
1	0,3	1	0,2	1	0,1	1	0,1	1	0,1
2	0,6	2	0,4	2	0,3	2	0,2	2	0,2
3	0,9	3	0,6	3	0,5	3	0,3	3	0,2
4	1,1	4	0,8	4	0,6	4	0,4	4	0,3



## D E R S O N D E R Z Ü G E

Nach Karlsruhe—Offenburg	17.57 Uhr
Nach Mannheim—Ludwigshafen	18.06 Uhr
Nach Darmstadt—Frankfurt	17.52 Uhr
Nach Stuttgart	17.31 Uhr

Die Teilnehmer des Sonderwagens Seckach—Heidelberg fahren 18.06 Uhr mit Sonderzug nach Mannheim. Abfahrt in Mannheim 20.11 Uhr.

Aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderung ist es nicht gestattet, Fahrzeuge in geringerer Entfernung als 10 Meter von der Umzäunung abzustellen. Die Aufstellung von Zelten innerhalb dieser 10-Meter-Entfernung ist aus den gleichen Gründen zu unterlassen.

### Gottesdienstordnung der katholischen Kirche

5.00, 6.00, 7.00, 8.00, 9.00 und 10.00 Uhr

Feldgottesdienst bei Start und Ziel: 7.00 Uhr

Heilige Messe 1 Stunde nach Rennschluß in der Kirche

### Gottesdienstordnung der evangelischen Kirche

6.00 Uhr Hauptgottesdienst

Die Startschüsse beim Rhein-Pokal-Rennen werden von uns geliefert und bedient  
**FEUERWERKEREI BUSCH · MANNHEIM-KÄFERTAL**



Sturzbügel für Motor-Räder u. -Roller

Hersteller:

**G. Schreiber**  
 NEULUSSHEIM



Zweitakt-Mischgerät  
 „MISCHFIX“ D. P.

TRIBUNENBAU UND -VERLEIH

**KARL H. BENDER**

Verleiht Tribünen für alle Arten von Veranstaltungen

**BAD-MINGOLSHEIM (BADEN), ROCHUSSTR. 62 - TELEFON 482**



Stammhaus gegründet 1855

**L. GEISSENDÖRFER SÖHNE**

GRAPHISCHE ANSTALT · KUNSTDRUCKEREI

Karlsruhe · Steinstraße 23 · Telefon 27822

Sonderfertigungen

Plakate · Etiketten · Faltschachteln

STEIN- UND OFFSETDRUCKE ALLER ART



**Jakob Hermann Fuchs**

BAUNTERNEHMUNG

**HOCKENHEIM/BADEN**

SCHULSTRASSE 81

FERNSPRECHER 312

Anzeigen-Verwaltung: Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung, Mannheim  
Druck: Mannheimer Großdruckerei GmbH., Mannheim

## Gemeindeverordnung

Für die Sicherung der jeweils auf dem HOCKENHEIM-RING stattfindenden, im Amtsblatt des Landkreises Mannheim veröffentlichten Motorsport- und Radsportveranstaltungen wird auf Grund der §§ 58, 59 und 103 des Badischen Polizeistrafgesetzbuches in Verbindung mit § 1 des Gesetzes Nr. 23 über die Neuordnung des Polizeiverordnungsrechts vom 7. Februar 1948 (Reg.Bl. S. 40) die vom Gemeinderat der Stadt Hockenheim durch schriftliche Zustimmung vom 27. April 1949 folgende, durch Erlaß des Präsidenten des Landesbezirks Baden - Abteilung Innere Verwaltung - vom 23. April 1949, Nr. 20784/VA, für vollziehbar erklärte Gemeindeverordnung erlassen:

- § 1 Kindern unter 14 Jahren ist der Zutritt zur Rennstrecke nur in Begleitung Erwachsener gestattet.
- § 2 Hunde und andere Tiere dürfen — auch angeleint — an die Strecke nicht mitgebracht werden.
- § 3 Das Abstellen von Fahrzeugen in den Straßen innerhalb des Stadtgebietes Hockenheim ist während der Veranstaltungstage verboten, soweit nicht einzelne Straßen als Parkplätze besonders bestimmt werden. Das Anbringen von Reklamebändern und -tafeln oder das Anschlagen von Plakaten innerhalb des Stadtgebietes, an den Zugängen zur Rennstrecke oder an dieser selbst ist nur mit Genehmigung der Stadtverwaltung gestattet.
- § 4 Das Begehen, Befahren und Überqueren der Rennstrecke während der Zeit der Rennen und Trainingsfahrten sowie der Aufenthalt an durch Verbotsschilder besonders kenntlich gemachten Stellen ist streng verboten.  
Den Anweisungen des Absperrpersonals und der von dem Veranstalter bestellten, durch Armbinden besonders kenntlich gemachten Personen ist Folge zu leisten.  
Das Ablegen und Wegwerfen von Gegenständen auf die Rennstrecke ist verboten.
- § 5 Zuwiderhandlungen werden gemäß den genannten gesetzlichen Bestimmungen mit Geld oder Haft bestraft.

Hockenheim, den 27. April 1949.

Der Bürgermeister:  
gez. Hund



Die Firma **Total-Verkaufsbüro, Fritz Massong G.m.b.H.**  
**Frankenthal/Pfalz**

stellt die **Total-Handfeuerlöscher** zur Bekämpfung von Bränden jeder Art **beim Rennen** zur Verfügung.



..... und nach dem Rennen

lesen alle den



Die Sonntagabend-Sportausgabe des



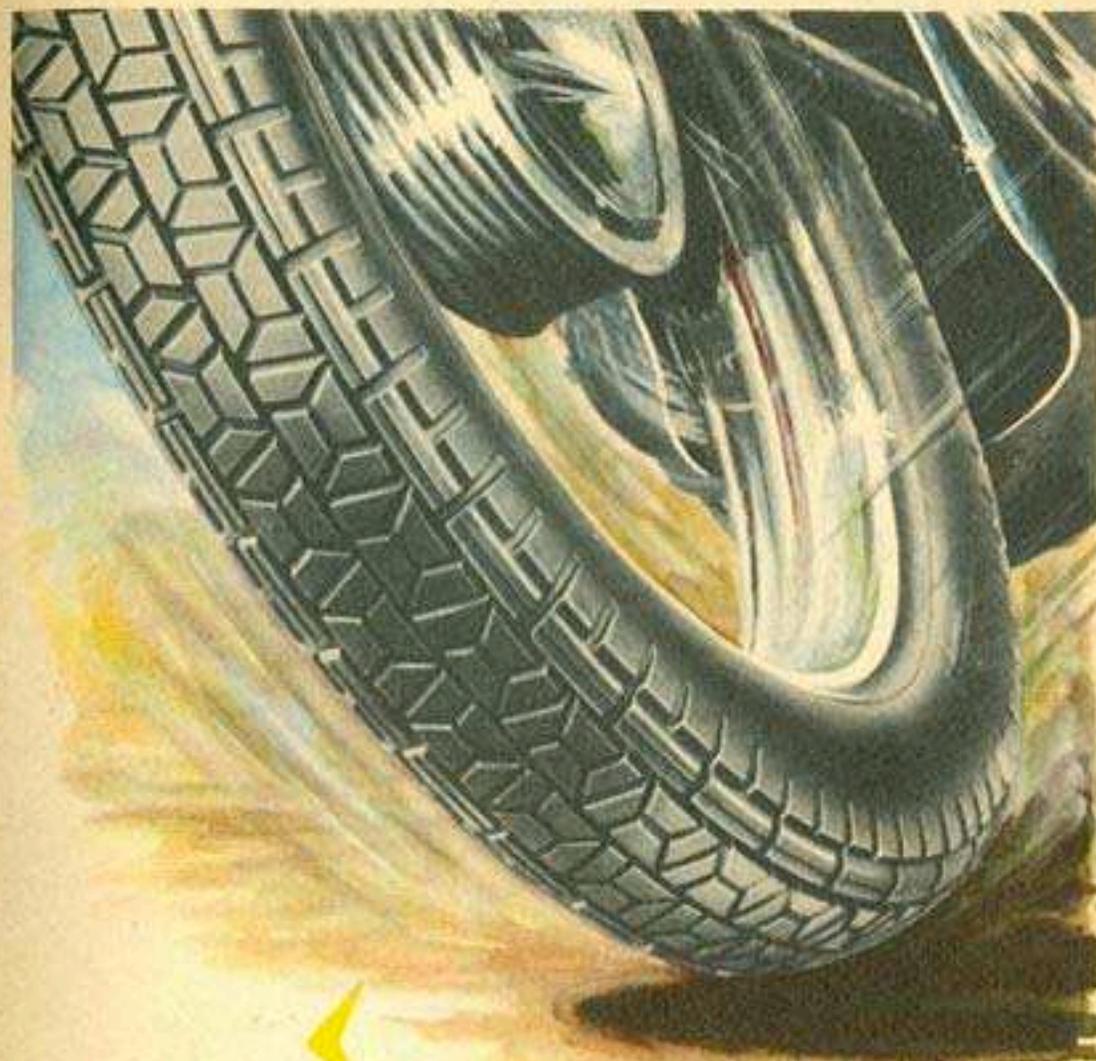
MANNHEIMS FÜHRENDE TAGESZEITUNG



Seit Jahrzehnten der  
leistungsfähige graphische  
Großbetrieb

Buchdruck  
Offsetdruck  
Zeitschriften-  
und Zeitungsdruck

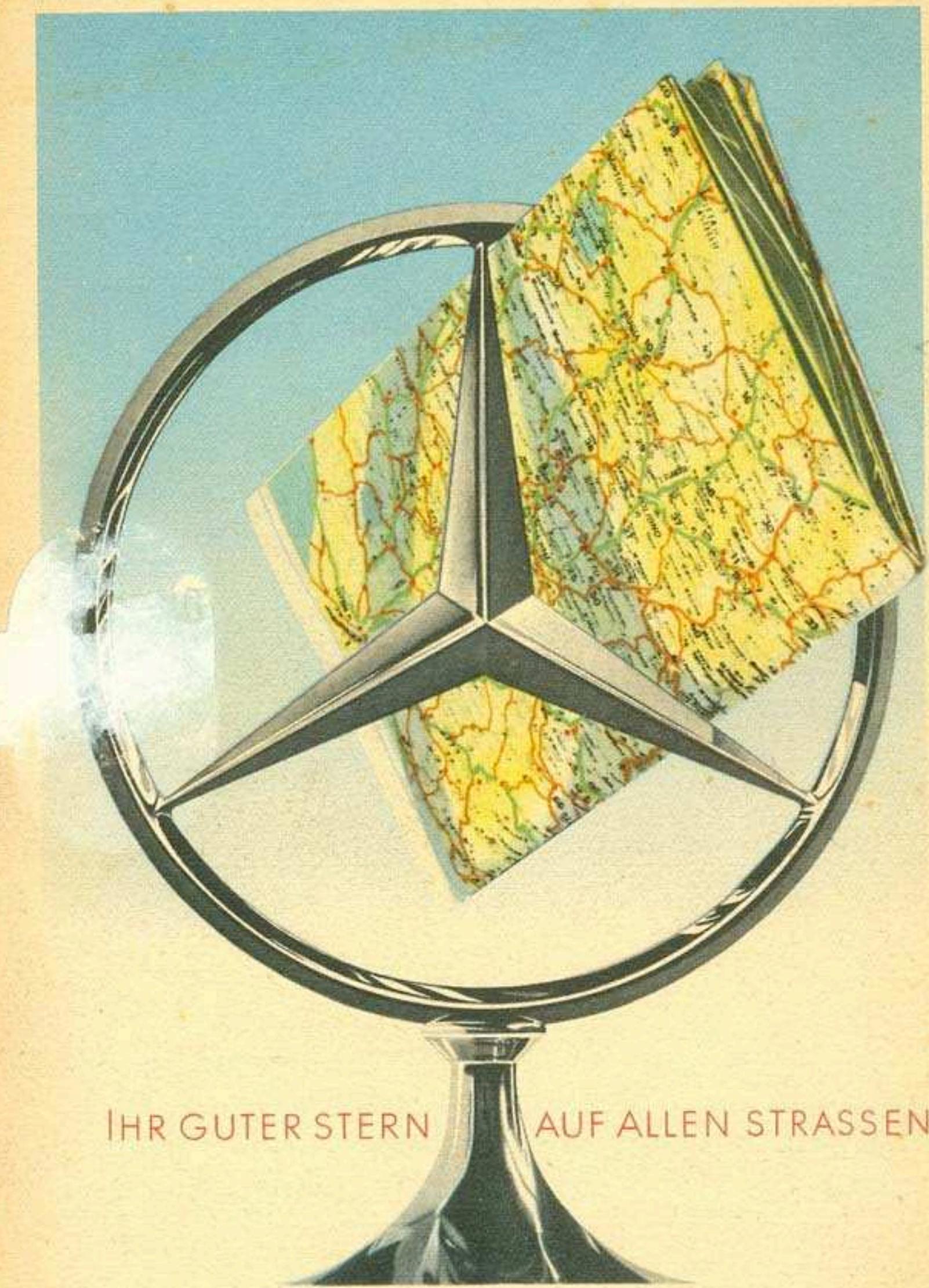
**MANNHEIMER GROSSDRUCKEREI GMBH**  
MANNHEIM · R1,4-6 · FERNSPRECH-SAMMELNUMMER 41248



**RASANT „N“**

der richtige Reifen  
für Ihr Kraftrad

**GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA**



IHR GUTER STERN AUF ALLEN STRASSEN