

Continental



HOCKENHEIM

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND FÜR MOTORRÄDER 1957

Unverkäuflich

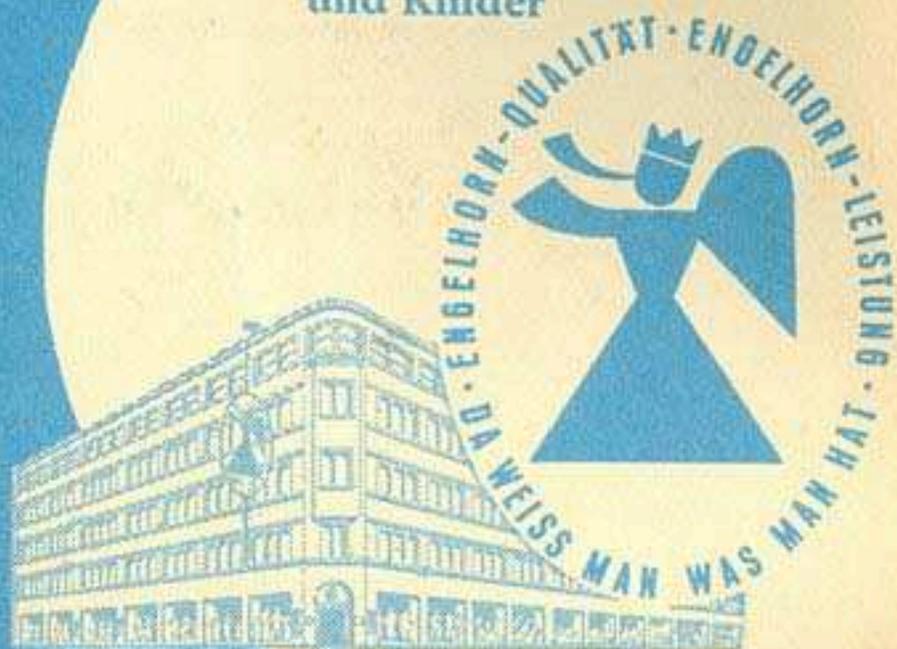
OFFIZIELLES RENNPROGRAMM. PREIS DM 1.-

Veranstalter: BAD. MOTORSPORT-CLUB e.V. (DMV) HOCKENHEIM





Qualitäts-Kleidung
für Herren,
Damen
und Kinder



Engelhorn+Sturm

Das Bekleidungshaus in Mannheim seit 1890 · 05-1-6



Großer Preis von Deutschland

für Motorräder und Dreirad-Fahrzeuge

1. Deutscher Meisterschaftslauf

auf dem

Hockenheim-Ring

19. MAI 1957

Organisiert nach den internationalen Sportgesetzen der FIM und dem deutschen Motorradsporgesetz der OMK. Eingetragen im internationalen Terminkalender unter Reg.-Nr. 1/57. Genehmigt von der OMK am 12. 3. 1957, Reg.-Nr. 35/57



Veranstalter:
BADISCHER MOTORSPORT-CLUB EV. (DMV)
HOCKENHEIM

In Verbindung mit der
HOCKENHEIM-RING GMBH



Der Nachdruck dieses Programmes, auch auszugsweise, wird strafrechtlich verfolgt

Neu für Pkw

Continental Reifen

adhäsiv

durch vollsynthetische
Lauffläche
+ perfekte Bodenhaftung
schleuder- und bremsfest

HILDESHEIM

Übrigens: Continental Reifen werden am meisten verlangt und gekauft!

Das
vorzügliche

EICHBAUM- EXPORTBIER

Überall Ausschankstellen
an der Rennstrecke

THE COVENTRY



... die Motorradkette
für höchste Ansprüche

RENOLD KETTEN

G. m. b. H.
Düsseldorf

Rennen 1 Seite 35
Solomotorräder 125 ccm

Rennen 2 Seite 39
Solomotorräder 250 ccm

Rennen 3 Seite 43
Solomotorräder 350 ccm

Rennen 4 Seite 47
Seitenwagenmaschinen 500 ccm

Rennen 5 Seite 51
Solomotorräder 500 ccm



Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeborn,
Bundesminister für Verkehr

Schirmherr des Weltmeisterschaftslaufs 1957
auf dem Hockenheim-Ring

Zum Geleit!

Mit besonderer Freude habe ich die Schirmherrschaft über den „Großen Preis von Deutschland für Motorräder 1957“, dem ersten Weltmeisterschaftslauf der Motorräder auf dem Hockenheimring, übernommen.

Bei diesem Rennen, der ersten internationalen Großveranstaltung des deutschen Motorradrennsports im Jahre 1957, begegnen sich nach der langen Winterpause wieder die besten Motorsportler des In- und Auslandes in hartem, sportlichem Wettkampf auf einer unserer schönen, traditionsreichen Rennstrecken. Der Initiative des Badischen Motorsport-Clubs E. V. ist es mit zu verdanken, daß diese größte deutsche Motorradrennveranstaltung des Jahres auf der seit mehr als 20 Jahren bewährten Rennstrecke ausgetragen wird.

Ich hoffe und wünsche, daß der „Große Preis von Deutschland für Motorräder“ für alle Beteiligten ein großes sportliches Ereignis wird und sich würdig in den Kreis der Weltmeisterschaftsläufe einreihet. Allen aktiven Teilnehmern gelten meine besonderen Wünsche: Hals und Beinbruch!

H.-Ing. Hans-Christoph Seeborn
Bundesminister für Verkehr



**BADISCHE
KOMMUNALE LANDESBANK
- GIROZENTRALE -**

ÖFFENTLICHE BANK-UND PFANDBRIEFANSTALT

MANNHEIM

Freiburg

Karlsruhe

Zentralbank der badischen Sparkassen
Hypothekendarlehen und Gemeindegeldkredite
Investitions- und Betriebsmittelkredite

Ausführung aller Bankgeschäfte

Ihr guter Gefährte



unterhält Sie im Auto plaudernd oder mit Musik ohne abzulenken, ohne zu stören. Er sorgt für Ihre Sicherheit und informiert Sie über das Wetter und den Zustand der Straßen. Er macht Ihnen den Alltag im Wagen zum Sonntag.

Becker-„Europa“ der preiswerte Autosuper mit 5 Drucktasten und 3 Wellenbereichen mit UKW. Hat er Sie einmal begleitet – Sie werden immer mit ihm fahren wollen.

fahre gut – und höre Becker

becker

autoradio



BECKER

Ehrenausschuß:

- Becker Max Egon, Fabrikant, Karlsruhe
 Bossert August, Ministerialrat, Stuttgart
 Christ Ernst, Ehrenpräsident des Badischen Motorsport-Clubs, Hockenheim
 Landforstmeister Ens, Bad. Forstamt Schwetzingen
 Dipl.-Ing. Frankenberger Viktor, techn. Direktor der NSU-Werke Neckarsulm
 Fuchs Rudolf, Fabrikant, Mannheim
 Dr. Gaa Valentin, Landrat, MdL, Schwetzingen
 Gerecke Heinz, Landespolizeidirektor, Karlsruhe
 v. Hanstein-Huschke, Rennleiter der Firma Dr. F. Porsche KG., Stuttgart
 Dr. v. Heydekampf G. St., Generaldirektor der NSU-Werke, Neckarsulm
 Dir. Dr. Hoppmann Wilhelm, Vorstandsmitglied der Continental-Gummi-Werke AG., Hannover
 Dr. Hüttebräucker Ewald, Regierungsbaudirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn
 Dr. Huber, Präsident des Regierungsbezirks Nordbaden, Karlsruhe
 Hund Franz, Bürgermeister der Stadt Hockenheim
 Klotz Günther, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe
 Köther Jules, Sportpräsident des ADAC, Düsseldorf
 Dipl.-Ing. Kraemer Willi, techn. Direktor der Deutschen Dunlop-Gummi-Compagnie, Hanau
 Dr. Lippart, Direktor der Fa. Robert Bosch GmbH., Stuttgart
 Dr. Möller Alex, Generaldirektor, Karlsruhe
 Dr. Müller Gebhard, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stuttgart
 Prof. Dr.-Ing. Nallinger Fritz, Vorstandsmitglied und Chef.-Ing. der Daimler-Benz AG., Stgt.-Untertürkheim
 Dr. Neinhaus, Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg und Präsident des Landtages Baden-Württemberg
 Renner Viktor, Innenminister von Baden-Württemberg, Stuttgart
 Ulmen Toni, Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, Düsseldorf
 Dr. Veit Hermann, stellvertretender Ministerpräsident und Wirtschaftsminister, Stuttgart
 Dr. Voelter R., Leiter des Sportausschusses des VFM, Stuttgart
 Vorster Emil, Sportpräsident des DMV, Rheydt
 Wenk Fritz, Vorsitzender des VFM, Bad Soden/Taunus

Die Aufstellung des Ehrenausschusses ist in alphabetischer Reihenfolge angeordnet.



Der

DEUTSCHE MOTORSPORT VERBAND E.V.

bietet seinen Mitgliedern:

Allgemeine Betreuung und Beratung in allen Fragen des Kraftfahrwesens
 Kostenlose juristische Beratung durch die Syndici der DMV-Clubs und des AvD
 Unentgeltliche Beratung und Auskünfte über Kraftfahrzeug-Versicherungen
 Technische Beratung auf allen Gebieten der Kraftfahrzeughaltung
 Kostenlose Lieferung der allmonatlich erscheinenden illustrierten DMV-Zeitschrift „Motor und Fahrer“
 Touristische Auskünfte für Reisen im In- und Ausland
 Kartenmaterial zu verbilligten Preisen
 Einführung bei ausländischen Automobil- und Motorrad-Clubs
 Grenzdokumente (Carnets de Passages und Triptyks) für Auslandsreisen mit dem Kraftfahrzeug. (Für Familien- und Jungmitglieder keine verbilligten Gebühren)
 Beteiligung an motorsportlichen Veranstaltungen aller Art im In- und Ausland
 Preisermäßigung bei dem Besuch motorsportlicher Veranstaltungen des DMV und sämtlicher DMV-Vereine
 Unterstützung aus der „Kameradschafts-Hilfe“ des DMV in Höhe von 500,- DM an Hinterbliebene von DMV-Mitgliedern bei Eintritt eines tödlichen Verkehrsunfalles

KRAFTFAHRT - TECHNIK - MOTORSPORT
 sind unzertrennliche Begriffe!

Ohne Motorsport kein technischer Fortschritt!

Ohne fortschrittliche Technik keine Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugs und des motorisierten Verkehrs!

Ohne Zusammenschluß keine Leistungen!

W E R D E M I T G L I E D
 I M

Deutschen Motorsport Verband E.V.

Frankfurt a. M., Kriegkstraße 45

ORGANISATION

Veranstalter: BADISCHER MOTORSPORT-CLUB E. V. (DMV) Hockenheim in Verbindung mit der HOCKENHEIM-RING GmbH., Hockenheim

Gesamtleitung und Rennleiter: Wilhelm Herz, Ludwigshafen

Stellvertr. Rennleiter: Erwin Fuchs, Hockenheim

Sportkommissare: Georg Bissinger, Bruchsal
 Max Laubner, Ludwigshafen
 Wilhelm Noll, Weltmeister, Kirchhain

Mitglieder der Rennleitung: Emil Bechtel, Kaufmann, Hockenheim
 Fritz Büchner, Ratschreiber, Hockenheim
 Karl Dorn, Bankvorstand, Hockenheim

Zeitnahmeobmann: Ing. Rudolf Katscher, Essen

Fahrzeugabnahme: Wilhelm Schüssler, Laudenbach
 Hans Selbert, Darmstadt
 August Wurring, Breitscheid

Fahrerlager: Walter Assenheimer, Heilbronn
 Waldemar Schmiedeberg, Heidelberg mit der Sektion Heidelberg des Badischen Motorsport-Club

Sanitäre Fahrerbetreuung: Dr. Ernst Schulz, Heidelberg

Boxen: Otto Gieser, Hockenheim
 Albert Riesenacker, Mannheim-Seckenheim

Streckensicherung: **Polizeieinsatz:**
 Landespolizei } Leitung: Landespolizeidirektor
 Bereitschaftspolizei } Gerecke, Karlsruhe

Funktionsdreinsatz:
 Gesamtleitung: Erwin Fuchs, Hockenheim
 Funktionsstab des Badischen Motorsport-Club Hockenheim mit den Sektionen Eppelheim, Heidelberg-Pfaffengrund und Ketsch

Ehrongast: Hans Brauch, Hasloch

Presse: Alex Büttner, Karlsruhe

Streckenreportage: Eugen K. Schwarz, Stuttgart

Sanitätswesen: Gesamtleitung: Dr. Franz Bayer, Hockenheim
 DRK-Kreisvorsitzender Schweizer, Mannheim
 Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz Hockenheim und Umgebung

Feuerschutz: Gesamtleitung: Kreisbrandinsp. Ströblein, Weinheim
 Berufsfeuerwehr Mannheim
 Freiwillige Feuerwehr Hockenheim und
 Freiwillige Feuerwehren des Landkreises Mannheim

Forstschutz: Landforstmeister Ens, Schwetzingen

Lautsprecher: Dietz-Radio KG., Hanau/Main

Tribünen: Karl Bender, Tribünenverleih, Mingolsheim/Baden

Werbung: Pichler & Casso, Industrie- und Wirtschaftswerbung Mannheim

Bauten: Stadtbaumeister Kraft, Hockenheim

Freunde und Gäste des Hockenheim-Rings!

Nicht nur traditionsgemäß, sondern auch persönlich begrüße ich Sie mit einem herzlichen Willkommensgruß an der traditionsreichen Stätte des deutschen Motorsports in Hockenheim.

25 Jahre lang Rennen auf dem Hockenheim-Ring bergen stolze motorsportliche Leistungen in sich. Mancher harte aber immer faire Kampf hat sich auf dieser Rennstrecke abgespielt. Leider wird die wirtschaftliche Bedeutung dieses maschinellen Sports zu wenig beachtet und ist doch im Ganzen gesehen nicht zu ermessen. Trotz allem zeigten die motorsportlichen Ereignisse der letzten zwei Jahre gerade im Bundesgebiet rückläufige Tendenzen.

Der Badische Motorsport-Club Hockenheim beweist mit der Übernahme des Kampfes um den

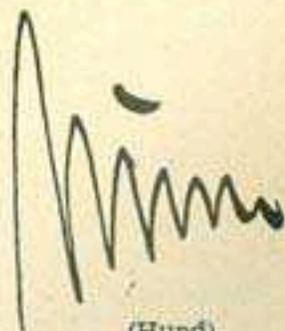
Großen Preis von Deutschland für Motorräder

seine großzügige Einstellung zum Motorsport und wahrt damit seine vor 25 Jahren übernommene Verpflichtung gegenüber dem Motorsport. Die Männer um den Hockenheim-Ring sind sich ihrer Aufgabe bewußt, den schnellen Sport zu pflegen. Sie sind aber auch bereit, die Konsequenzen zu ziehen, wenn sich bei dieser Jubiläumsveranstaltung und dem Ablauf der Weltmeisterschaft eine weiterhin absteigende Tendenz erweisen sollte.

Sie, meine verehrten Freunde und Gäste des Hockenheim-Ring haben in langen Jahren des Besuchs der Rennen in Hockenheim bewiesen, daß Sie ein großes Interesse an der Erhaltung des Motorsports in seiner seitherigen Form haben. Darf ich die Bitte an alle Motorsportfreunde, einerlei ob Fahrer, Mitarbeiter oder Zuschauer richten, dem schönen, wirtschaftlich so wertvollen Sport auch weiterhin die Treue zu bewahren.

Die Annahme des Auftrags, den Weltmeisterschaftslauf auf dem Hockenheim-Ring für Deutschland starten zu lassen, ist der Beweis unserer Treue und Liebe zum Motorsport.

Allen Aktiven wünsche ich das erhoffte Glück des Sieges, allen Zuschauern aber einen Tag sportlicher Begeisterung und Erholung auf unserem nicht wegzudenkenden Hockenheim-Ring.



(Hund)

Bürgermeister der Stadt Hockenheim

Gruß und Dank an alle Motorsportfreunde

Wenn sich am heutigen Rennsonntag die Startflagge senkt und der „Große Preis“ auf dem Hockenheim-Ring seine Premiere feiert, so wollen wir all denen danken, die in 25 Jahren dieser Rennstrecke und dem Motorsport die Treue bewiesen haben.

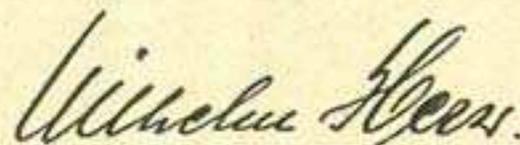
In vielen Motorenschlachten haben die Fahrer ihren Mut gezeigt und in sportlichem Kampf das Leben eingesetzt. Viele derselben haben ihre Liebe zum Rennsport mit dem Leben bezahlt. Wir gedenken ihrer an dieser Stelle in stolzer Trauer.

Wenn der Badische Motorsport-Club mit diesem Rennen noch einmal versucht, dem Motorsportgedanken Wirklichkeit zu verleihen, so ist es die Liebe zu unserem Sport, die Erhaltung einer 25jährigen stolzen Tradition des Hockenheim-Ring, der am 29. Mai 1932 seine Feuertaufe erhielt und heute seine 29. Großveranstaltung erlebt.

Immer waren alle Teilnehmer mit dem Erlebten zufrieden. Sie haben dem Motorsport bis jetzt die Treue gehalten.

Die Elite der Welt und unsere deutschen Fahrer sind mit uns einig, daß der Motorsport nicht untergehen darf.

In Wahrung dieser Tatsache begrüße ich Fahrer, Funktionäre und Zuschauer am Hockenheim-Ring und starte den 1. Meisterschaftslauf 1957 auf Deutschlands schnellster Rennstrecke und damit das Jubiläumrennen auf dem Hockenheim-Ring.



Rennleiter
Präsident des Bad. Motorsport-Club E. V. (DMV)
Hockenheim



VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT
LEBENSVERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT AG.
VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AG.

Geschäftsstellen:

Bezirksdirektion Gebr. Wehnes | Bezirksdirektion H. Lichtenberger
Mannheim, C 1, 3 - Tel. 26831/32 | Mannheim, C 3, 10 - Tel. 26834

Vor der Reise zum AvD

Heute reisen viele ohne einen festen Plan; das schmälert Reise-Erlebnis und Reise-Freuden. Nur gut vorbereitete und sinnvoll eingeteilte Reisen sind auch das Geld wert, das sie kosten. Überlegt geplante Reisen bietet der AvD jedem Touristen. Sein internationaler Reisedienst kümmert sich um alles. Seine Reisetips sind für alle Kraftfahrer von großem Wert. Kostenlos und überaus gewissenhaft informiert der AvD-Reisedienst alle.

Diese AvD-Tripolyk-Ausgabestellen beraten gern und helfen jedem:



Hockenheim	Bad. Motorsport-Club E. V. (DMV), Obere Hauptstraße 8, Tel. 472
Heidelberg	Hapag-Lloyd-Reisebüro , Agentur v. König, Hauptstr. 124, Tel. 20329 Automobilclub Kurpfalz E. V. , Kirchstraße 16 Reisebüro der Heidelberger Straßen-Bergbahn AG. , Bergheimer Str. 1
Mannheim	Hapag-Lloyd-Reisebüro, N 1,1
Ludwigshafen	Vers.-Büro Hans Schmitz, Heiligstraße 33, Tel. 63701
Bruchsal	Erich Hoffmeister, Schloßstraße 2
Karlsruhe	Badischer Automobilclub (AvD) Sofienstraße 60, Tel. 23506
Neustadt/Weinstr.	Rheinpfalz-Reisebüro, Kiosk am Bahnhof, Tel. 2361
Landau	Südpfalz-Reisebüro, in der Sparkasse, Tel. 2911
Neulauterburg	Gasthaus „Bayer. Hof“, Johanna Burkard, Am Grenzzollamt



Gegründet 1855

L. GEISSENDÖRFER SÖHNE

GRAPHISCHE ANSTALT · KUNSTDRUCKEREI

Karlsruhe · Steinstraße 23 · Telefon 27822

Sonderfertigungen

Plakate · Etiketten · Faltschachteln

STEIN- UND OFFSETDRUCKE ALLER ART

Ehrenpreise haben gestiftet:

Allgem. Deutscher Automobil-Club, Sportpräsident
 ARAG Allgem. Rechtsschutz-Versicherungs-AG., Düsseldorf
 „ATE“ Alfred Teves, Frankfurt a. Main
 Atos Zigaretten-Fabrik, Schwetzingen
 Automobil-Club v. Deutschland, Sportpräsidium
 Bayerische Motorenwerke AG., München
 Bezirkssparkasse Hockenheim
 Brauerei Durlacher Hof, Mannheim
 Bürgermeister der Stadt Hockenheim
 Bürgermeister der Stadt Schwetzingen
 Continental-Gummi-Werke AG., Hannover
 Deutsche Castrol-Vertriebs-GmbH., Hamburg
 Deutscher Motorsport-Verband, Sportpräsident Rheydt
 Dr. Adam Eckert, Zigarrenfabrik in Hockenheim
 Eichbaum-Werger-Brauereien AG., Mannheim
 Englebert & Co. GmbH, Aachen-Rothe Erde
 Gemeinderat der Stadt Hockenheim
 Gewerbeverein Hockenheim
 Großeinkaufs-Gesellschaft Deutscher Konsumgenossen-
 schaften, Zigarrenfabrik Hockenheim
 Gummiwerke Fulda, Vertriebs-GmbH., Fulda
 Alfred Heim, Industriebedarf, Mannheim
 „Kaweco“ Bad. Füllfederfabrik, Wiesloch
 Franz Kehrer, Uhren, Optik, Hockenheim
 C. Josef Lamy GmbH, Füllhalterfabrik, Heidelberg
 Gustav Magenwirth KG., Urach/Württ.
 Sägen-Mehring, Inh. Gerhard Döring, Hockenheim
 Dr. A. H. Neuhaus, Zigarrenfabrik in Hockenheim
 Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg
 Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe
 Oberbürgermeister der Stadt Mannheim
 Pichler & Casse, Mannheim
 Regierungspräsidium Nordbaden, Karlsruhe
 Rheydter Club für Motorsport E. V. (DMV), Rheydt
 K. Richtberg KG., Sägewerk, Hockenheim
 Ruberg & Renner GmbH., Kettenwerke, Hagen/Westf.
 Süddeutsche Kabelwerke Mannheim
 Staatsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart
 Verband der Deutschen Zweiradindustrie, Bad Soden/Ts.
 Volksbank Hockenheim
 Ludwig Weingarth, Stadtapotheke, Hockenheim
 Bernhard Zahn, Hockenheim

für Motorräder
vom 16. bis 19. Mai 1957 in Hockenheim

Training

Donnerstag, den 16. Mai 1957

8.30 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
10.00 — 11.30 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
11.30 — 13.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge
14.00 — 15.30 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
15.30 — 17.00 Uhr für Motorräder bis 500 ccm

Freitag, den 17. Mai 1957

8.30 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
10.00 — 11.30 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
11.30 — 13.00 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
14.00 — 15.30 Uhr für Motorräder bis 500 ccm
15.30 — 17.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge

Samstag, den 18. Mai 1957

8.00 — 9.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
9.00 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
10.00 — 11.00 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
11.00 — 12.00 Uhr für Motorräder bis 500 ccm
12.00 — 13.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge



Das neueste Modell

*Einzig deutscher Wagen mit der
Ident-Konstruktion
Frontantrieb · 4 Zyl. · 4 Takt-Motor*

VERTRAGSHÄNDLER

Vögele & Scheid, Mannheim

Uhlandstr. 3-5 · Fernspr. 52037 u. 52220
Ausstellungsräume Kaiserring · L 14, 17

nachstehenden Zeiten:

Kategorie A Klasse bis 125 ccm 10.00 — 11.00 Uhr
Kategorie A Klasse bis 250 ccm 11.00 — 12.30 Uhr
Kategorie A Klasse bis 350 ccm 12.30 — 14.00 Uhr
Kategorie A Klasse bis 500 ccm 14.00 — 15.30 Uhr
Kategorie B Klasse bis 500 ccm 15.30 — 16.30 Uhr

Rennen

Sonntag, den 19. Mai 1957

9.10 Uhr: Abnahme der Rennstrecke
9.30 Uhr: Start zum Rennen 1
Solomotorräder bis 125 ccm, 15 Runden = 115,875 km
10.35 Uhr: Start zum Rennen 2
Solomotorräder bis 250 ccm, 20 Runden = 154,500 km
11.45 Uhr: Industrie-Werbekorso
12.30 Uhr: Start zum Rennen 3
Solomotorräder bis 350 ccm, 20 Runden = 154,500 km
13.40 Uhr: Start zum Rennen 4
Motorräder mit Seitenwagen, 13 Runden = 100,425 km
14.35 Uhr: Start zum Rennen 5
Solomotorräder bis 500 ccm, 27 Runden = 208,575 km
15.45 Uhr: Ende des Rennens

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

Meister und Kenner fahren

MAHLE-KOLBEN

mit Bauten begann, die der Landesverteidigung dienen sollten, wurde mit finanzieller Unterstützung der badischen Landesregierung, des Landkreises Mannheim und der Stadt Hockenheim mit einem Aufwand von rund einer Viertel Million der Hockenheim-Ring in seiner derzeitigen Gestalt erbaut. Der Gemeinderat der Stadt Hockenheim unter der Leitung des Bürgermeisters Artur Neuschäfer bewies wiederum, daß er am Bestand des Hockenheim-Ring — so wurde diese Rennstrecke getauft — interessiert war. Das erste Rennen auf dieser schönen und schnellen Strecke am 16. Oktober 1938 allerdings nannte man noch Kurpfalz-Rennen. Der Krieg, der 1939 entbrannte, machte einstweilen einen Strich durch alle weiteren Pläne.

Motorsportler lassen sich aber nicht unterkriegen. Der Hockenheim-Ring war wohl zerschunden, als die ersten Gedanken auftauchten, ihn wieder seiner Bestimmung zuzuführen. 1946 schon fanden sich unter der Führung des heutigen Ehrenpräsidenten des BMC, Ernst Christ, wieder Männer zusammen, die sich mit der Frage beschäftigten, wie ohne Geld das Kunststück fertiggebracht werden kann, in Hockenheim wieder Rennen zu veranstalten. Bürgermeister Franz Hund und sein Gemeinderat waren es, die der Sache wieder weiteren Auftrieb verliehen. Als Landtagsabgeordneter hatte er selbst alle Mittel in der Hand, um den Plan zu fördern. Vor 10 Jahren beim ersten Rennen nach dem Krieg, am 12. Mai 1947 war große Premiere, fand das große Stelldichein der Motorsportler statt. Es war das Wiedersehen all derer, die der Krieg einigermassen verschont hatte, der vielen Tausende, die sich eh und je an einer Rennstrecke getroffen hatten, aller Menschen, die nach diesem Völkermorden bereit waren, wieder Aufbauarbeit zu leisten.

Standen vor dem Krieg die großen Organisationen der ONS mit allen Einrichtungen sportlicher und geschäftlicher Art zur Verfügung, so war jetzt die Organisation einer solchen Veranstaltung allein den örtlichen Clubs vorbehalten. Mit viel Freude denken wir daran, daß jeder und alle, die 15 Jahre vorher schon an dem Strang zogen, sich wieder einfanden, um mitzuhelfen zum guten Gelingen.

Von da an war es dann keine große Kunst mehr, Rennen auf dem Hockenheim-Ring durchzuführen. Die große Grundlage, der Stamm der Besucher, war wieder für den Rennsport gewonnen. Der weitere Ausbau insbesondere von Sicherungen für Fahrer und Zuschauer konnte finanziell bestritten werden. Die Stadt Hockenheim zeigte weiteres Entgegenkommen in jeder Form und alle Kräfte wurden angespannt, um dem Ring und seinen Veranstaltungen weiteren Auftrieb zu geben. Nicht zuletzt zeigte auch die Fahrzeugindustrie großes Interesse für den Hockenheim-Ring als Prüfstrecke.

In Tausenden von Runden wurden Renn- und Serienfahrzeuge aller Art getestet. Viele der Versuchs- und Prüfungsfahrten auf dem Hockenheim-Ring führten zu den größten Erfolgen, die jeweils deutsche Fahrer und Industrieerzeugnisse erringen konnten.

Bis dann vor nur kurzer Zeit der Einbruch kam, der alle deutschen Rennveranstalter aufmerken ließ. Vielleicht ist es die Übersättigung des Publikums mit Veranstaltungen aller Art, die den Rückgang der Zuschauerzahlen verursachte. Man hat auch andere Gründe hierfür geltend gemacht, die sich insbesondere auf die Tatsache stützen, daß die deutsche Fahrzeugindustrie keine Rennmannschaften mehr unterhält.

Wie dem aber auch sei, der Hockenheim-Ring, eine außerhalb des Verkehrs liegende Renn- und Versuchsstrecke, hat bis jetzt die Krise überstanden. Andere Rennstrecken mußten auf Grund all dieser Vorgänge und bedingt durch behördliche Maßnahmen das Zeitliche segnen.

Im Jahre des Silberjubiläums auf dem Hockenheim-Ring haben auch die maßgeblichen Leute um Wilhelm Herz, dem derzeitigen Rennleiter und Präsidenten des Badischen Motorsport-Club, der als Veranstalter zeichnet, ihre Sorgen.

Das Jahr 1957 sieht nur zwei Großveranstaltungen des Straßenrennsports für Motorräder im Bundesgebiet vor. U. a. ist es erfreulich festzustellen, daß eine davon auf dem 25jährigen Hockenheim-Ring ausgetragen wird, andererseits aber ist es ein untrüglicher Beweis dafür, daß Industrie, Fahrer und Veranstalter sich aufraffen müssen, um den Rennsport am Leben zu erhalten. Dazu bedarf es aber auch des Kredits der Zuschauer, von denen allein der finanzielle und wirtschaftliche Auftrieb für den weiteren Bestand des Motorsports gegeben werden kann.

Dafür, daß man in Hockenheim nicht müßig geblieben ist, diesen Fortbestand zu sichern, gibt es z. Z. zwei Beweisgrundlagen. Die erstere besteht darin, daß der BMC und die Hockenheim-Ring GmbH in Personal-Union beschlossen haben, den Deutschen Weltmeisterschaftslauf dieses Jahres zu übernehmen. Die zweite ist aber für das ganze Geschehen um und auf dem Hockenheim-Ring einmalig und maßgeblich:

Mit dem Automobil-Club von Deutschland (AvD) ist nach lange währenden Verhandlungen ein Vertrag zustande gekommen, der von wesentlichster Bedeutung ist. Hatte die Hockenheim-Ring GmbH in der Stadt Hockenheim und dem Badischen Motorsport-Club seither nur zwei Partner als Gesellschafter, so sind, nachdem die AvD-Wirtschaftsdienst GmbH, Frankfurt nunmehr einen Gesellschafteranteil erworben hat, deren drei an diesem Unternehmen festzustellen.

In ausgedehnter Besprechung wurde diese Partnerschaft, Ziel und Zweck der Verbindung zwischen der Gesellschaft und einem großen Club behandelt. Es bedarf wohl keiner weiteren Hinweise darauf, daß der Gedanke des Motorsports dabei in jeder Phase im Vordergrund stand.

Im 25. Jahr des Bestehens des Hockenheim-Rings ist nun doch eine Sicherung von bedeutendem Umfang und Ausmaß festzustellen.

Eben die Verbindung mit dem AvD war die Grundlage, um die Mittel zur Herstellung einer fast den ganzen Ring überziehenden neuen Straßendecke zu sichern.

Der Beitrag des AvD zu dieser enormen Arbeit gab den positiven Ausschlag für die Zurverfügungstellung weiterer Mittel durch das Regierungspräsidium Nordbaden und verschiedener Industriefirmen. Ihnen allen möge der Dank an dieser Stelle nochmals zum Ausdruck gebracht werden für diese großzügige Einstellung zu unserem Sport und die Anerkennung der sportlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Hockenheim-Ring.

Der Ring wird bei solch richtungweisender Unterstützung sein Silberjubiläum gut überstehen. Es möge allen Freunden des Motorsports die Gewißheit werden, daß beide, der Sport und seine Einrichtung in Hockenheim bestehen und fort dauern werden.

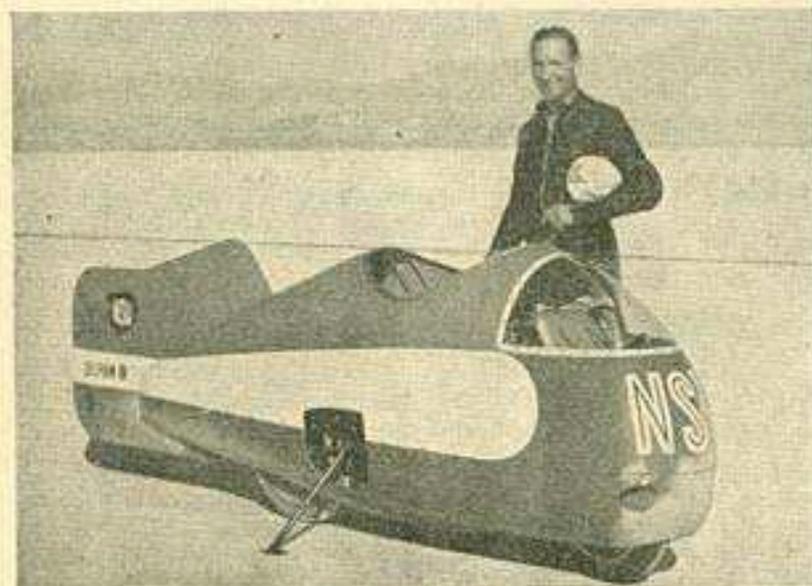
Fr. Büchner

Champions
and experts drive with
MAHLE PISTONS

Der „Dirigent“ des 1. Weltmeisterschaftslaufes 1957: Wilhelm Herz, Weltschnellster auf zwei Rädern

Es muß wohl als einmalige Tatsache in der internationalen Motorsportgeschichte verzeichnet werden, daß ein Club über einen Präsidenten verfügt, der für sich den Ruhm in Anspruch nehmen kann, der absolut schnellste Mensch auf zwei Rädern zu sein. Der dem DMV zugehörige „Badische Motorsport-Club“ Hockenheim wird nämlich, seit der Hockenhelmer Ernst Christ, dem die badische Tabakstadt ihre Rennstrecke verdankt, aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niederlegen mußte, von dem jetzt 45jährigen Lampertheimer Weltrekordmann Wilhelm Herz geleitet, der damit zugleich den diesjährigen 1. Weltmeisterschaftslauf für Motorräder dirigiert.

Dieser „fliegende Hesse“, wie er in Kameradenkreisen genannt wird, debütierte schon im Jahre 1932 als noch unbekannter Auswiesfahrer auf dem Hockenheim-



„Nach glücklicher Tat ist gut lachen“, meinte Wilhelm Herz und streichelte seinen „Delphin“, der ihn im Tempo von 338 km/h über die blendende Piste der Salzsee-Wüste getragen hatte.

Ring und konnte damals aus der Hand des heutigen DMV-Ehrenpräsidenten Georg Bissinger, Bruchsal, der schon zu jener Zeit am Aufbau der südwestdeutschen Rennstrecke und ihrer ersten Großveranstaltungen mitwirkte und heute noch als rühriger Leiter der DMV-Landesgruppe Südwest tätig ist, den ersten Ehrenpreis zu Beginn seiner Rennfahrerlaufbahn in Empfang nehmen! Als der bereits 1934 zum Lizenzfahrer aufgerückte Wilhelm Herz ab 1937 im Sattel einer Werks-DKW und ab 1939 als Fabrikfahrer der NSU-Werke nach zahllosen Rennerfolgen und der Erringung der 350-ccm-Straßenmeisterschaft für 1948 im darauffolgenden Jahr beim Training zum „Kölner Kurs“ schwer stürzte und sich vielfache komplizierte Knochenbrüche zuzog, gab es für diesen untadeligen und dem Geschwindigkeitssport verschriebenen Sportsmann kein Resignieren. Seiner Anregung entsprechend bauten ihm die NSU-Werke nach seiner Wiedergenesung eine stromlinienförmig verschaltete 500-ccm-Kompressor-Maschine. Damit verbesserte der Lampertheimer den seit November 1937 von dem Münchener BMW-Fahrer Ernst Henne gehaltenen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Einspurfahrzeuge über den Kilometer mit fliegendem Start am 12. April 1951 auf der Autobahn bei München von 280 auf 290 km/st.

Mit der inzwischen aerodynamisch weiter verbesserten Halbliter-NSU, dem sogenannten „Delphin III“, schraubte Wilhelm Herz diesen Rekord der Rekorde am 4. August 1956 auf der Bonneville-Salzwüste im amerikanischen Staat Utah auf die unwahrscheinliche Höhe von 338 km/st. Dabei brachte der Weltrekordmann die 110 PS des Motors mit solcher Präzision über Getriebe, Räder und Reifen auf

die durch vorangegangene Gewitterregen recht mürbe gewordene Salzpiste, daß sein Zeitunterschied zwischen Hin- und Rückfahrt über die Kilometer-Meßstrecke nur 3,5 hundertstel Sekunde betrug!

Übrigens kann Wilhelm Herz sich erst seit Mitte April dieser rühmreichen Weltbestleistung richtig freuen, mit der er auch die sogenannte „Motorrad-Traummeile“, nämlich die 200 Meilen/st-Marke um 18 km/st übertraf: die Internationale Sportkommission des Motorrad-Weltverbandes bestätigte nämlich beim jüngsten FIM-Frühjahrskongreß — verständlicherweise unter Stimmenthaltung der britischen Delegierten — einmütig und definitiv, daß die von dem Amerikaner Johnny Allen Anfang September 1956 in Utah auf einer 650-ccm-Triumph-Thunderbird angeblich mit 345 km/st erreichte Geschwindigkeitsbestleistung niemals anerkannt werden kann, weil die bei diesem Rekordversuch benutzten amerikanischen Zeitmeßgeräte weitgehende Gangabweichungen gegenüber den offiziell anerkannten Präzisions-Zeitnahmeinstrumenten aufwiesen. Diese Feststellung machten nämlich FIM-Präsident Pérouse, Frankreich, und Vizepräsident Graf Lurani, Italien, bei ihrer jüngst nach USA unternommenen Inspektionsreise an Ort und Stelle. Womit übrigens auch Weltmeister Wilhelm Noll, der Inhaber des absoluten Seitenwagenrekords auf dem Hockenheim-Ring, mit seiner BMW-RS weltschnellster Gespannfahrer ist und bleibt, weil auch der von dem Neuseeländer Burns auf einer 1000-ccm-Vincent-HRD angeblich erzielte Weltrekord für ungültig erklärt werden mußte.

A. B.

Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fußrasten
Kofferträger
Packtaschen

GEF. u. BGM.

Georg Denfeld KG, Sattelfabrik - Bad Hamburg

dann fahren
Sie gut

Fahren Sie mit **Berga**

VERTRETUNG UND FABRIKLAGER:
M. Schweyer, MANNHEIM
JETZT: LORTZINGSTRASSE 20 - TELEFON 521 26

Von 129,7 auf 199,3 Kilometer/Stunden

Die Motorrad-Streckenrekorde auf dem Hockenheim-Ring von 1932 bis 1955

Es gibt nur noch wenige Rennstrecken in Europa, die schon in den dreißiger Jahren bestanden und auch heute noch Schauplatz von Geschwindigkeitskonkurrenzen sind. Auch nicht alle diese Kurse haben eine so stetige und fortlaufende Steigerung der erzielten Höchstgeschwindigkeiten erlebt wie der Hockenheim-Ring. Mit knapp 130 km/st fuhr anlässlich des Eröffnungsrennens am 29. Mai 1932 — in dessen Mittelpunkt die Deutsche Klubmeisterschaft des damaligen „Deutschen Motorradfahrer-Verbands“ stand — der Engländer Tom F. Bullus auf einer Halbliter-NSU-Maschine hier den ersten Streckenrekord. Auf 142,3 km/st konnte der Nürnberger Otto Ley diesen Schnitt dann nach der ersten Fahrbahn-Verbesserung beim 5. Rennen im August 1935 auf einer 500-ccm-DKW-Maschine verbessern und ihn zwei Jahre danach auf einer Halbliter-BMW erneut auf 154,9 km/st erhöhen. Aber schon 1938, also beim letzten Vorkriegsrennen, schaffte Schorsch Meier, München, auf einer Kompressor-BMW über die 20-Runden-Distanz 166,1 km/st Gesamtdurchschnitt und fuhr dabei die schnellste Runde bereits mit 176,2 km/st. Diese enorme Leistung erneut zu überbieten, gelang dem „Gußeisernen“ dann im Jahre 1949, als für ihn als Sieger der 500-ccm-Klasse ein Gesamtschnitt von 174,2 und eine neue Rekordrunde von 179,5 km/st gezeitet wurde. Fünf Jahre hindurch hatte diese Marke als Bestleistung für Solomotorräder Bestand, dann gelang es dem australischen Guzzi-Werkläufer Ken Kavanagh, die 20-Runden-Distanz mit einem Schnitt von 182,2 und die absolut schnellste Runde mit 188,8 km/st zu absolvieren. Im Rennen am 8. Mai 1955 jedoch wurden diese Bestleistungen erneut überboten: der sieben-

fache britische Motorradweltmeister Geoffrey Duke schaffte auf der Vierzylinder-Gilera die 20-Runden-Distanz mit einem Schnitt von 196,2 km/st und schraubte dabei den absoluten Streckenrekord für Solomaschinen mit einer Zeit von 2.19,6 Min. auf 199,3 km/st! In ähnlicher Weise kletterten auch die Bestzeiten, die von den Gespannfahrern seit 1933 erzielt wurden, immer höher: Vor 24 Jahren fuhr der mehrfache deutsche Seitenwagenmeister Hans Kahrmann, Fulda — damals noch auf einem 600-ccm-Hercules-Gespann — über 6 Runden einen Schnitt von 106,0 km/st. Die beste Vorkriegsleistung auf einer Beiwagenmaschine vollbrachte der Münchner BMW-Fahrer Josef Stelzer, der 1936 die 8 Runden mit 125,8 km/st durchmaß. Bei den Nachkriegsrennen stellte der Weltrekordmann Herm. Böhm 1950 auf der 600-ccm-NSU-Kompressormaschine über 13 Runden Distanz mit 150,6 km/st dann eine Seitenwagen-Bestleistung für den Hockenhimer Hochgeschwindigkeitskurs auf, die erst 1954 verbessert wurde, nachdem die FIM den Hubraum für Rennspanne ab 1951 auf maximal 500 ccm festgelegt hatte: Weltmeister Eric Oliver fuhr die 13 Runden mit einem Tempo von 157 km/st, und der Amberger BMW-Fahrer Fritz Hillebrand stellte im gleichen Rennen mit 162,2 km/st einen neuen Streckenrekord für Dreiradfahrzeuge auf. Aber beide Bestleistungen konnten 1955 von dem Deutschen Meister und Weltrekordmann Wilhelm Noll auf einem BMW-RS-Gespann abermals höhergeschraubt werden, denn der Kirchhainer erzielte über die 13 Runden einen Schnitt von 163,8 und brachte dabei den absoluten Streckenrekord für Gespanne auf 2.45,2 Min. = 168,4 km/st! BÜ.

Die schnellsten Männer vom Hockenheim-Ring



Der britische Weltmeister Geoffrey Duke hält seit 1955 auf dem Hockenheim-Ring mit der 500-ccm-Gilera den absoluten Streckenrekord (196,2) und Streckenrekord (199,3) für Solomaschinen.



Weltmeister Wilhelm Noll-Kirchhain ist seit 1955 auf dem Hockenheim-Ring Inhaber des Streckenrekords (167,0) und im Streckenrekord (172,5) für Seitenwagen-Maschinen und auf BMW-RS-Gespann.

Mannheims größtes Spezialgeschäft

Lederbekleidung

Ausrüster der deutschen Rennasse
mit Rennlederbekleidung · Eigene Lederfärberei · Lederschneiderei · Reparaturen

Ride

Mannheim

R 1,7
(Marktplatz) und
F 1,2
(Breite Straße)

CASTROL

erprobt für Sie in Rallies, Rennen und Rekorden

Silberjubiläum „Hockenheim-Ring“ erhielt zum Weltmeisterschaftslauf ein neues „Straßenkleid“

Obwohl die südwestdeutsche Hochgeschwindigkeits-Rundstrecke seit ihrer im Jahre 1938 erfolgten Neugestaltung — mit der Verkürzung der Rundenlänge von ursprünglich 12 auf 7,725 Kilometer — schon für die Nachkriegspremiere des Jahre 1938 erfolgten Neugestaltung — mit der Verkürzung der Rundenlänge Brachlage durch Verwitterung und Übungsfahrten schwerer Kettenfahrzeuge erhebliche Schäden entstanden waren, wurde die gesamte Anlage des Hockenheim-Ring auch neuerdings immer wieder mit allen verfügbaren Mitteln weiter ausgebaut. Nachdem 1949 durch die Währungsreform wieder solide Voraussetzungen geschaffen waren, entstanden zunächst Schutzgräben zu beiden Seiten der Zielgeraden mit flachen Stehtribünen, außerdem durch Niederlegung und Einebnung einer großen Waldfläche gegenüber dem Zielrichterhaus ein weiträumiger Platz, der erst als Fahrerlager, danach als Parkraum für Zuschauerfahrzeuge diente, und dessen Zufahrt von außen her durch eine Fahrbahnuntertunnelung möglich gemacht wurde. 1950 wurde dann im Wald unweit des Start- und Zielplatzes außerhalb der Rennstrecke ein besonders eingezäuntes Fahrerlager geschaffen, das auch allen Renndienstfahrzeugen der Zubehörfirmen und Mineralölwerke beste Abstellmöglichkeiten bietet. Dazu kam die Erstellung von 30 Boxen längs der linksseitig erheblich verbreiterten Zielgeraden und eine weitere Einzäunung besonderer Gefahrenpunkte. Für das erste internationale Rennen im Jahre 1951 erfolgte eine durchgehende beiderseitige Streckeneinzäunung durch ein stabiles und zugleich elastisches Maschendrahtgitter und die Aufführung von Betonschutzwällen an den Fahrbahn-Außenseiten der Stadt- und Ostkurve. Außerdem wurde am Startplatz eine besondere Einfahrtbahn in Form eines Sattelplatzes geschaffen und eine hochgelegene Sitzplatz-Großtribüne neben dem Zielrichterhaus zur witterungsgeschützten Unterbringung der Ehrengäste und Pressevertreter gebaut. Zum Renntermin jenes Jahres wurde auch die für die Rennbesucher sehr günstige Autobahn-Zu- und Abfahrt „Wiesloch-Walldorf“ zwischen Bruchsal und Heidelberg fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Zum internationalen Rheinpokal-Rennen 1952 wurde die teilweise schadhaft gewordene Fahrbahndecke zwischen Startplatz und Ostkurve sowie auf dem gegenüberliegenden Streckenabschnitt erneuert und zugleich eine weitere Streckenunterführung zwischen dem Fahrerlager und dem Sattelplatz gebaut. Auch im Jahre 1953 konnte der Ausbau des Hockenheim-Ring durch Einebnung, Überhöhung und Neubelag der Flachkurve am sogenannten Krabbenspitzen, durch die Aufstellung von 140 Hochmasten für die Verlegung der Fern- und Lautsprecherleitungen, sowie vor allem durch die Erstellung einer gedeckten Großtribüne gegenüber dem Zielrichterhaus mit einem dreistöckigen Beobachtungs- und Kommandoturm für die Rennleitung, Polizei und den Rundfunk systematisch weitergeführt werden.

Nun, da zum 25jährigen Bestehen des Hockenheim-Ring zum ersten Male auf seinen schnellen Geraden und schwach überhöhten Kurven ein Weltmeisterschafts-lauf abrollt, bei dem die Fahrerelite aller Länder mit den modernsten Rennmaschinen konkurriert, hat man dem Jubilar wiederum ein neues Straßenkleid geschenkt: Rund 33 000 Quadratmeter, also 60 Prozent der gesamten Fahrbahnoberfläche, wurden mit einer neuen Decke versehen, die absolut wellenfremd und zugleich äußerst griffig gestaltet werden konnte. Die nicht unbeträchtlichen Kosten für diese Generalüberholung brachten zu je einem Drittel das Regierungspräsidium Nordbaden, die seit Jahren ständig zu Versuchs- und Testfahrten auf dem Hockenheim-Ring „beheimateten“ Firmen Bosch, Daimler-Benz, NSU und Porsche, sowie der Automobilclub von Deutschland auf, der am 25. März dieses Jahres mit der Hockenheim-Ring GmbH einen Gesellschaftsvertrag abschloß. Der AvD sicherte sich mit dieser Fusion die Möglichkeit, jederzeit im Rahmen deutscher und ausländischer Automobilsportveranstaltungen, insbesondere internationaler Rallye-Konkurrenzen, auf dem Hockenheim-Ring Sonderprüfungen aller Art durchzu-

führen, wie sie im Bundesgebiet heute auf öffentlichen Straßen nicht mehr erlaubt sind.

So bestehen jetzt alle Voraussetzungen dafür, daß das Weltmeisterschafts-Jubiläumsrennen sich zu einem glanzvollen Festtag für den deutschen und internationalen Motorrad-Rennsport dieses Jahres gestaltet. Denn letzten Endes muß dieser 19. Mai 1957 — wie der als Rennleiter fungierende Weltrekordmann Wilhelm Herz feststellte, als er sich mit seinen Klubkameraden zur Durchführung dieser Veranstaltung entschloß — gewissermaßen als „die Probe aufs Exempel“ gewertet werden, ob der deutsche Motorrennsport auch weiterhin lebensfähig ist. Diese Frage wird allein durch die Zahl der Zuschauer entschieden, die sich zu dieser Jubiläumsveranstaltung einfinden werden, um damit ihre Treue zum Geschwindigkeitssport zu dokumentieren!

Alebu.



HANS GRIMMIG
STRASSENBAU - BERGBAU



Heidelberg · Treitschkestr. 3 · Telefon 20025 u. 21010

Aufbereitungsanlage Schriesheim/Bergstraße

Ausführung in Walzasphalt und Teerbeton
auf den Rennbahnen Hockenheim und Lorsch

Kanalbauten · Bohrungen · geologische, geophysikalische,
hydrologische und Wünschelrutennuntersuchungen



hoepfner Bräu
Vorzüglich und beliebt

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

Die Startschüsse zu den Rennen werden von uns geliefert und bedient
FEUERWERKEREI BUSCH · MANNHEIM-KÄFERTAL

Eine aufschlußreiche Chronik:

32 Jahre „Großer Preis von Deutschland für Motorräder“

Die Tatsache, daß am 19. Mai auf dem Hockenheim-Ring zum 21. Male ein „Großer Preis von Deutschland für Motorräder“ ausgefahren wird, wobei es in diesem Jahre zugleich um die ersten Weltmeisterschaftspunkte geht, ist wohl Anlaß genug, einmal in der Chronik der früheren „Großen Preise“ zu blättern, die auf deutschen Rennstrecken abrollten.

Den ersten deutschen Motorrad-Grand-Prix erlebte die Berliner Avus im September 1925, wobei damals gegen stärkste englische und italienische Konkurrenz der BMW-Fahrer Paul Köppen über eine Distanz von 315 km mit einem Schnitt von 116,5 km/st Gesamtsieger wurde. Auch beim nächstjährigen deutschen Grand-Prix, der nochmals auf der Avus ausgetragen wurde, wobei jedoch 392 km zurückzulegen waren, gab es einen BMW-Sieg durch den Münchner Josef Stelzer, der mit 126,7 neuen Streckenrekord fuhr.

Als dann 1927 in der Eifel der Nürburgring als eine der bedeutendsten Gebirgsrundstrecken der Welt gebaut worden war, wurde die Austragung der „Großen Preise“ für die kommenden Jahre bis 1931 dorthin verlegt. Bei all diesen Rennen brillierten jedesmal Großbritanniens damalige Spitzenfahrer, ein Graham Walker auf Sunbeam und Rudge (1927 und 1930), ein C. P. Dodson auf Sunbeam (1928), ein Tyrell Smith auf Rudge (1929) und ein Stanley Woods auf Norton (1931) mit Tagesbestzeitsiegen. Nachdem es im Jahre 1932 wegen der wirtschaftlichen Notlage keinen „Großen Preis“ gab, und im darauffolgenden Jahr nochmals die Avus einen deutschen Motorrad-Grand-Prix erlebte, den wiederum Josef Stelzer auf einer 500-ccm-BMW mit 161,2 km/st für die 314 km-Distanz gewann, wurde erneut ein Wechsel des Austragungsorts vorgenommen. Auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal maßen sich von 1934 bis zum Beginn des letzten Weltkrieges, also während sechs Jahren, die weltbesten Rennfahrer Englands, Italiens und Deutschlands mit wechselnden Erfolgen. 1934, da die Fahrer der Halbliterklasse auf dieser kurvenreichen Rundstrecke noch 433 km (!) zurücklegen mußten, ging der Große Preis an den Nürnberger Otto Ley, der auf seiner BMW einen Schnitt von 118,5 km/st schaffte. 1935 und 1936 fuhr — über jeweils 349 km Distanz — der britische Norton-Werkfahrer James Guthrie mit 127,6 bzw. 130,8 km/st neue Tagesbestzeiten und Streckenrekorde. 1937 wurde der BMW-Fahrer Karl Gall mit abermals neuer Rekordzeit von 133,7 km/st Gesamtsieger, und 1938 holte sich sein Münchner Stallkamerad Schorsch Meier gegen die britischen Norton-Assé Daniell und Frith mit abermals neuer Streckenbestzeit von 139,5 km/st den „Großen Preis von Deutschland“. Schließlich stellte beim letzten Vorkriegsrennen 1939 der italienische Gilera-Fahrer D. Serafini mit 141 km/st nochmals einen Sachsenring-Streckenrekord auf.

Nun dauerte es — durch den Weltkrieg und seine Folgen bedingt — genau elf Jahre, bis Deutschland nach seiner im Dezember 1950 erfolgten Wiederaufnahme in den Motorradweltverband im Jahre 1951 wieder einen „Großen Preis für Motorräder“ starten konnte. Er ging auf der neu ausgebauten Solitude-Rundstrecke bei Stuttgart in Szene und wurde bei etwa halber Streckenlänge gegenüber den Vorkriegsrennen, nämlich nur mehr 137,7 km, von dem britischen Norton-Werkfahrer Geoffrey Duke mit 136,0 km/st gewonnen. 1952 war abermals der Solitude-Kurs Schauplatz des Großen Preises, der zugleich erstmals im Bundesgebiet als Lauf zu der 1949 von der FIM neugeschaffenen Motorrad-Weltmeisterschaft zählte und von dem Irländer Reginald Armstrong auf Norton mit 133,8 km/st gewonnen wurde. Den 1953 auf dem oberhessischen Schotten-Ring ausgefahrenen Grand Prix, der allerdings nur in den Klassen bis 125 und bis 250 ccm als Weltmeisterschaftslauf gewertet wurde, sicherte sich der BMW-Fahrer Walter Zeller-Hammerau mit einem Schnitt von 114,2 km/st. Danach war wiederum die Solitude am Zug, wo 1954 der Große Preis erneut als Weltmeisterschaftslauf abrollte und wiederum von dem

inzwischen auf die Vierzylinder-Gilera umgestiegenen Geoffrey Duke in neuer Streckenbestzeit von 144,1 km/st gewonnen wurde. Auch beim Weltmeisterschafts-Grand-Prix, der 1955 nach 24jähriger Unterbrechung auf dem Nürburgring zum Austrag gelangte, wurde derselbe Duke in neuer Rekordzeit von 130,8 km/st Gesamtsieger, wobei sein Vorsprung vor dem deutschen BMW-Fahrer Walter Zeller über die 205-km-Strecke allerdings nur 24 Sekunden betrug. Auf einer Vierzylinder-Gilera wurde schließlich auch der letztjährige Große Preis und Weltmeisterschaftslauf auf der nunmehr vollkommen neu ausgebauten Solitude-Rundstrecke von dem Irländer Reginald Armstrong gewonnen, der über die 205 km wiederum einen Rekordschnitt von 148,0 km/st schaffte.



Ein Startbild vom letztjährigen Lauf der Halbliter-Maschinen, bei dem der Deutsche Meister Schorsch Meier die Flagge senkte.

Über etwa dieselbe Distanz, nämlich 27 Runden = 203,6 km, wird nun zum ersten Male auf dem Hockenheim-Ring ein Großer Preis und Weltmeisterschaftslauf ausgefahren. Auf diesem Hochgeschwindigkeits-Flachkurs wird der Rundenrekord seit 1955 von Geoffrey Duke mit 199,3 km/st (!) und der 20-Runden-Streckenrekord mit 196,2 km/st gehalten. Da die Fahrbahn vor wenigen Wochen zu 60 Prozent ihrer Gesamtfläche mit einem neuen, topfebenen und griffigen Belag versehen wurde und sich diesmal die gesamte Weltklasse-Fahrerelite am Start einfindet, dürften die bisherigen Strecken- und Rundenrekorde bei trockener Witterung wahrscheinlich erneut überboten werden. In jedem Fall jedoch wird am 19. Mai auf dem Hockenheim-Ring der überhaupt schnellste Motorrad-Grand-Prix und Weltmeisterschaftslauf gefahren werden, den die Geschichte dieser bedeutsamen Titelkämpfe bis jetzt zu verzeichnen hatte!

Bü.

Champions et experts
roulent avec des
PISTONS MAHLE

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
1955:	Karl Lottes, Erndtebrück	MV Agusta	15 Rd.	52.32.2 = 132.2
1956:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW	15 Rd.	45.45.0 = 151.9
SR:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW		2.59.6 = 154.8

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:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	1.04.43.0 = 143.2
1952:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-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.	54.26.7 = 170.4
1955:	H. P. Müller, Ingolstadt	NSU-Max	20 Rd.	53.36.8 = 172.9
1956:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	53.18.0 = 174.0
SR:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi		2.37.9 = 176.1

350 ccm Solo:

1933:	H. Riehnow, Berlin	Rudge	15 Rd.	1.30.26.0 = 119.8
	H. Riehnow, 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:	O. Wolff, Mettlach	Velocette	6 Rd.	20.03.7 = 138.6
1948:	O. Kohfink, Bietigheim	DKW	10 Rd.	35.15.8 = 131.5

350 ccm Solo Fortsetzung:

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:	H. Fleischmann, Amberg	NSU-K	16 Rd.	44.56.2 = 165.1
1951:	R. Schnell, Karlsruhe	M-Parilla	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
1955:	Ken Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi	20 Rd.	51.30.9 = 180.0
1956:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW	20 Rd.	50.50.3 = 182.1
SR:	1955 K. Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi		2.29.5 = 186.0

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
1955:	Geoffrey Duke, England	Gilera	20 Rd.	47.12.5 = 196.2
1956:	R. Armstrong, Irland	Gilera	20 Rd.	49.15.5 = 188.3
SR:	1955 G. Duke, England	Gilera		2.19.6 = 199.3

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
1955:	Wilhelm Noll, Kirchhain	BMW	13 Rd.	36.44.5 = 163.8
1956:	Noll/Cron, Kirchhain	BMW	13 Rd.	36.04.8 = 167.0
SR:	Noll/Cron, Kirchhain	BMW		2.41.2 = 172.5

1939—1946 fanden keine Rennen statt



JWS Ketten
immer
gleichmäßig gut!



Die internationale
Kraftfahrt bevorzugt
JWS Ketten

FRANZ JSLINGER

ARDIE HOREX PÜCH VESPA VICTORIA ZUNDAPP



Viehhofstraße 18
Am Neckarauer Übergang

MANNHEIM

Telefon 437 65/40287

Deutsche Meister 1956



August Hohl
125 und 350 ccm Solo



Hans Baltisberger †
250 ccm

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

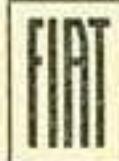


AUTO-FELS

MANNHEIM

BMW- und FIAT-WERKSVERTRETUNG

Kundendienst, Reparatur · Schwetzingen Straße 74 · Ausstellungslokal N 7, 13-15
Telefon 42842 und 40167



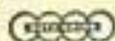
Deutsche Meister 1956



Ernst Riedelbauch
500 ccm Solo



Noll/Cron
500 ccm Seitenwagen



40^{PS}

AUTO-ERNST

Mannheim, Friedrich-Ebert-Str. 88-90

Ausstellungs- u. Verkaufsräume R 7, 33 (Ring)

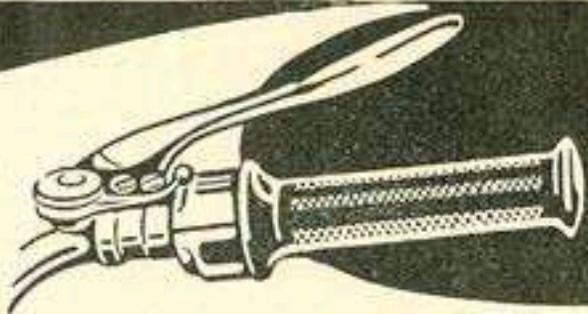


Der grosse **DKW**
3=6

Telefon 51000 und 53100

ORIGINAL
MAGURA

Lenker und
Lenkerarmaturen
seit Jahrzehnten bewährt

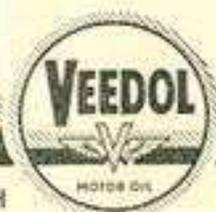


GUSTAV MAGENWIRTH KG URACH/WÜRTT.

mit **VEEDOL** gestartet und gesiegt

Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 250 ccm: H. Boltisberger / NSU
 Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 500 ccm: E. Riedelbauch / BMW
 Deutscher Motorrad-Geländemeister 1956 bis 125 ccm: G. Wagenschleber / NSU
 Deutscher Motorrad-Geländemeister 1956 bis 250 ccm: V. von Zitzewitz / MAICO
 Deutsche Motorrad-Geländemeister 1956 über 350 ccm mit Seitenwagen:
 W. Krieter-R. Kreuzer / Zündapp 600 Swg
 Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 125 ccm: H. Ott / DKW
 Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 175 ccm: H. Ott / DKW
 Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 250 ccm: F. Betzelbacher / MAICO
 Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 350 ccm: F. Betzelbacher / MAICO
 Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 über 350 ccm: U. Radermacher / BSA

Die außergewöhnliche Beanspruchung in Renn- und Sportfahrzeugen ist eine großartige Bewährung unserer Motoröle, der gleichen VEEDOL-Öle, die auch dem Privatfahrer bei jedem VEEDOL-Händler und an allen Autobahn-Tankstellen zur Verfügung stehen.



VEEDOL GMBH

HAMBURG 36

Eine so gut wie die andere, deshalb immer wieder

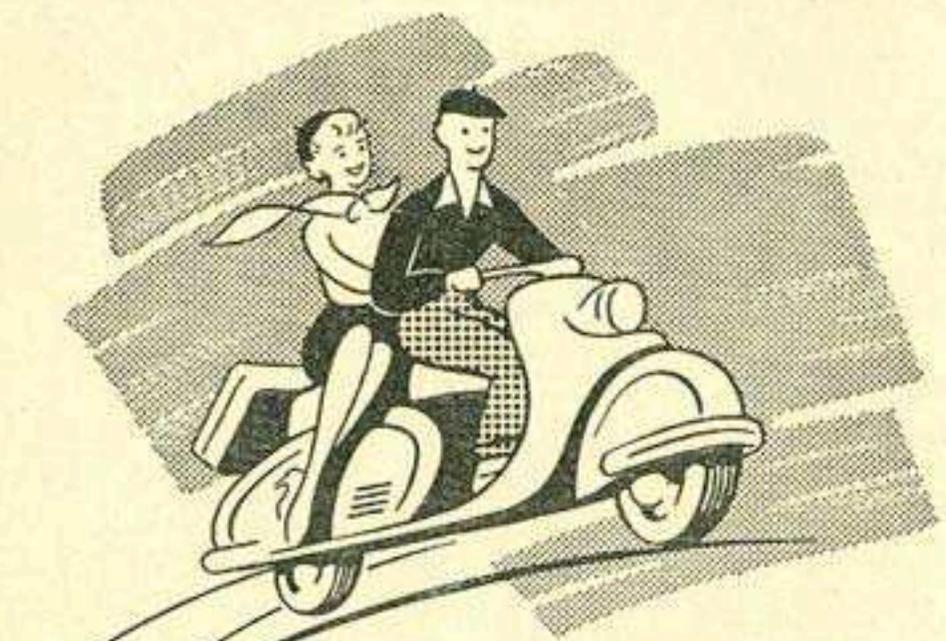


BERU
ZÜNDKERZEN

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



Beschwingte Fahrt ins Weite...

... als ob sich der Motorroller von der Erde löste – so weich und sicher fährt man auf DUNLOP, so wenig nutzen sich die Reifen ab. Die starke Haftfähigkeit der DUNLOP-Reifen verkürzt den Bremsweg und hält die Spur. DUNLOP-Reifen sind in härtesten Leistungsprüfungen erprobt: sie sind für Ihren Motorroller wie geschaffen.



DUNLOP

baut sichere Reifen

Nennliste zu
Start: 9.30 Uhr

RENNEN I

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 125 ccm

(D = Doppelstarter)

15 Runden = 115,875 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
140	Spahr Hans	Besigheim	MV Agusta	
141	Scheidhauer Willi	Niederlinxweiler/Saar	Ducati	<i>Training</i>
142	Wünsche Erich	Worms	MV Agusta	<i>St. Obb. ali: 170,82km</i>
143 D	Maul Kurt	Freyburg	MZ	<i>21 Provinzi, Petenich</i>
144	Krumpholz Erhart	Zschopau	MZ	
145	Degner Ernst	Zschopau	MZ	
146 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	MV Agusta	
147	Friem August	Wesseling	DKW	
148	Fügner Horst	K.-Marx-Stadt	MZ	
149	Musiol Werner	Babelsberg	MZ	
150	Zoeger Eugen	Melle	Tornax	
151	Noack Kurt	K.-Marx-Stadt	Ifa	
152	Spiess Siegfried	Stuttgart	MV Agusta	
153 D	Luttenberger Hubert	Neu Bamberg	MV Agusta	
154 D	Bewerber: MV Agusta Fahrer: Venturi Remo	Italien	MV Agusta	
155 D	Bewerber: MV Agusta Fahrer: Taveri Luigi	Italien	MV Agusta	
156 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1933
157 D	Bewerber: MV Agusta F.: Colombo Roberto	Italien	MV Agusta	
158 D	Bewerber: MV Agusta Fahrer: Ubbiali Carlo	Italien	MV Agusta	Weitmeister 1951, 53, 56
159 D	Müller Ernst	Hannover	Mondial	
160 D	Bewerber F. B. Mondial F.: Sandford Cecil	Italien England	Mondial	Weitmeister 1952
161 D	Bewerber F. B. Mondial F.: Tarquinio Provini	Italien	Mondial	
162 D	Tinker Leonard	Canada	MV Agusta	
163	Tinker Neil	Canada	MV Agusta	
164	Seemann Gerhard	Wetzlar	MV Agusta	
165	Zimpel Dietmar	Zschorlau	Ifa MZ	
166	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Galliani	Italien	Gilera	
167	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Ferri	Italien	Gilera	
168	Lecke Wilhelm	Fritzlar	Ducati	
169	Mantelli Pippo	Italien	Ducati	
170 D	Blas Manuel	Spanien	Montesa	
171 DD	Heck Roland	Stuttgart	MV Agusta	



REIFEN-BERGER · MANNHEIM

Augarten-Garage

Tag- und Nacht-Dienst

Neu-Reifen aller Fabrikate
Eigene Runderneuerungen mit Garantie
Gegen Rutschgefahr Originalsommerung - Auswuchtmaschine
BY-Benzin-Wagenpflege - Öl-Diesel
Augartenstraße 29-33
Vulkanisierbetrieb
Auswuchtmaschine
Öl-Diesel
Telefon 42787 und 46187

Wer siegt bei der Heimfahrt?



... Und im Anschluß an die heutige Veranstaltung das große Rennen um die besten Plätze bei der Heimfahrt! Alle Klassen sind am Start, vom 50-ccm-Moped bis zum dicken Dreiliter-Auto. Beobachten Sie das nachher einmal: Wer fährt sich am ehesten aus der Verkehrsverstopfung frei? Sie werden sehen: nicht das stärkste und schnellste, sondern das wendigste Fahrzeug — das Moped.

Und so ist's jeden Tag in jeder Stadt und auf jedem Anmarschweg zur Arbeit: Während man sich weit hinten noch wegen der angepufften Kotflügel herumstreitet, rollt vorne der Mopedfahrer längst durchs Ziel.

Dabei zahlt er für diesen Spaß von allen am wenigsten — besonders, wenn er eine Quickly fährt. Warum? Weil die Quickly sparsam im Benzinverbrauch und sparsam, ja geradezu geizig mit Reparaturrechnungen ist, 50.000 und 60.000 Kilometer ohne jeden Motordefekt, das ist bei der Quickly nichts Besonderes. Na, und der Zentralpleßrahmen, diese typische NSU-Konstruktion, ist schier nicht umzubringen.

Wie meinen Sie? Muß ein Heidengeld kosten, so ein tadelloses Fahrzeug?

Tadelloses Fahrzeug — ja. Heidengeld — nein. Die Quickly zählt nämlich zum Preiswertesten, was es heute überhaupt gibt auf dem europäischen Moped-Markt. Bitteschön:

- Normal-Quickly DM 480,-**
- Sonder-Quickly DM 515,-**
- Luxus-Quickly DM 625,-**

NSU lebt eben nicht vom Gewinn am einzelnen Stück, sondern von der großen Serie. Weit über eine halbe Million Quicklys sind bis heute hergestellt und (was noch wichtiger ist) auch verkauft worden. Genau das kommt dem Käufer zugute — auch Ihnen!



Wohl dem, der eine Quickly hat!

Nennliste zu
Start: 10.35 Uhr

RENNEN 2

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder
Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 250 ccm

(D = Doppelstarter) 20 Runden = 154,500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
100	Kronmüller Karl	Mannheim	Moto-Guzzi	
101	Beer Günter	Frankfurt/M.	Adler RS	
102 D	Lorenzetti Enrico	Italien	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952
103	Jührich Rudi	Großbothen	NSU-Sportmax	
104 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1955
105	Lohmann Siegfried	Stellenfelde	Adler RS	
106 D	Luttenberger Hubert	Neu Bamberg	Adler RS	
107 D	Camathias Florian	Schweiz	NSU-Sportmax	
108	Knopf Kurt	Hockenheim	NSU-Sportmax	
109	Steindl Georg A.	Amberg	Adler	
110 D	Deschamps René	Belgien	NSU-Sportmax	
111	Heck Adolf	Frankfurt/M.	Adler RS	
112 D	Bewerber F. B. Mondial	Italien		
	F.: Sandford Cecil	England	Mondial	
113 D	Bewerber F. B. Mondial	Italien		
	F.: Tarquinio Provi	Italien	Mondial	
114 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sportmax	
115 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	Fahrer: Venturi Remo	Italien	MV Agusta	
116 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	Fahrer: Ubbiali Carlo	Italien	MV Agusta	Weltmeister 1956
117 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	Fahrer: Taveri Luigi	Schweiz	MV Agusta	
118 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	F.: Colombo Roberto	Italien	MV Agusta	Training: 1) Ubbiali, Taveri 183,1 2) Colombo, Provi 187,1
119 D	Müller Ernst	Hannover	NSU-Sportmax	
120 DD	Heck Roland	Stuttgart	NSU Sportmax	
121	Holthaus Karl-Jul.	Düsseldorf	NSU-Sportmax	
122	Heiss Xaver	Augsburg	NSU-Sportmax	
123 D	Kläger Fritz	Freiburg	NSU-Sportmax	
124	Falk Dieter	Freudenberg	Adler	
125 D	Schneider Michael	Augsburg	NSU	
126	Kirchner Karl-Heinz	Erfurt	NSU-Sportmax	
127 D	Tinker Leonard	Canada	MV Agusta	
128	Kassner Horst	Schwabhausen	NSU-Sportmax	
129	Reichert Walter	Ingelheim	NSU-Sportmax	
130	Malchus Ludwig	Ingelheim	NSU-Sportmax	
131	Rocchi Giovanni	Italien	Moto Guzzi	
132	Bavieri Lanfranco	Italien	Moto Guzzi	
133	Zimmer Heinz	Dresden	NSU-Max	
134	Bewerber: Moto-Guzzi	Italien		
	F.: Montanari Alano	Italien	Moto-Guzzi	
135 D	Mandolini Adelmo	Italien	Moto-Guzzi	



MOTORRÄDER



AUTOMOBILE

KUNDENDIENST · ERSATZTEILE

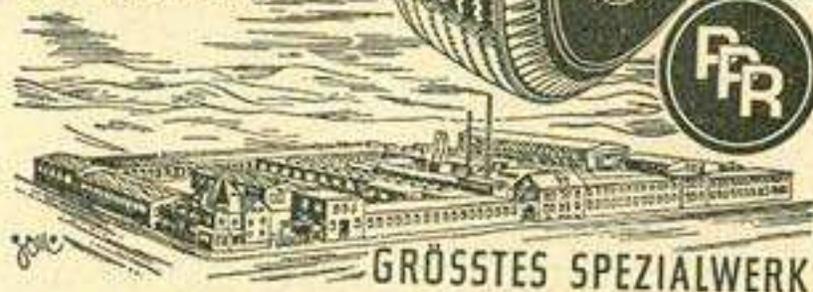
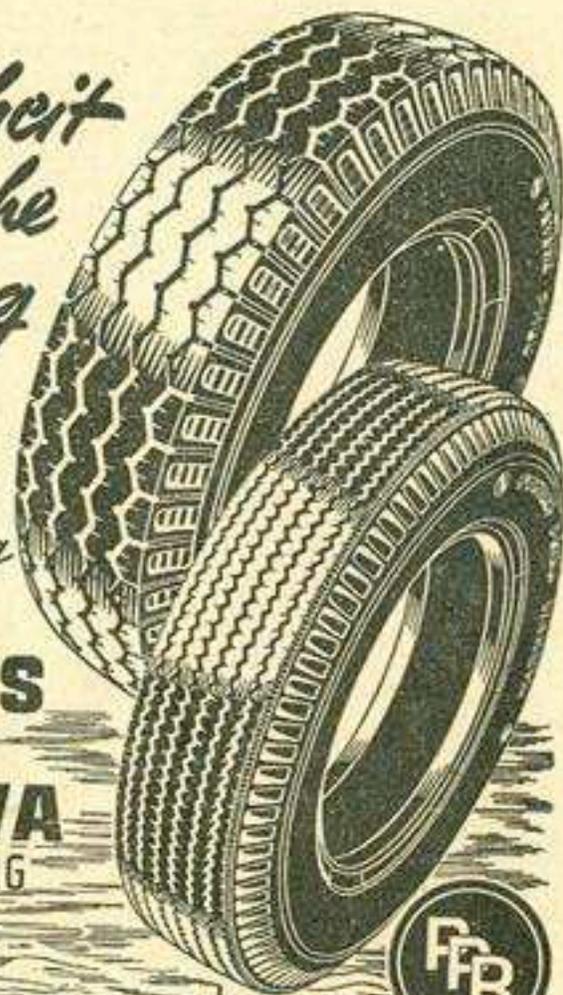


FRITZ WEISS NEUSTADT/WEINSTRASSE
TELEFON 2661 · HINDENBURGSTR. 24a

Sicherheit
und hohe
Leistung

verbirgt
Neu-
gummierung
durch

**PETERS
PNEU
RENOVA**
BAD HOMBURG



GRÖSSTES SPEZIALWERK

RUNDEN-TABELLE zu Rennen II

Solomotorräder bis 250 ccm

Platz	Runden				km/Std	Name
	5	10	15	20		
1	1:06.1	4:12.4	7:18.7	10:25.0	11.1	C. Ubiali
2	1:07.3	4:13.6	7:19.9	10:26.2	11.0	R. Polombo
3	1:08.5	4:14.8	7:21.1	10:27.4	10.9	E. Sandford
4	1:09.7	4:16.0	7:22.3	10:28.6	10.8	E. Lorenzetti
5	1:10.9	4:17.2	7:23.5	10:29.8	10.7	L. Lavetti
6	1:12.1	4:18.4	7:24.7	10:31.0	10.6	H. Hallmayer
7	1:13.3	4:19.6	7:25.9	10:32.2	10.5	J. Wardle
8	1:14.5	4:20.8	7:27.1	10:33.4	10.4	X. Heiss
9	1:15.7	4:22.0	7:28.3	10:34.6	10.3	
10	1:16.9	4:23.2	7:29.5	10:35.8	10.2	
11	1:18.1	4:24.4	7:30.7	10:37.0	10.1	
12	1:19.3	4:25.6	7:31.9	10:38.2	10.0	
13	1:20.5	4:26.8	7:33.1	10:39.4	9.9	
14	1:21.7	4:28.0	7:34.3	10:40.6	9.8	
15	1:22.9	4:29.2	7:35.5	10:41.8	9.7	
16	1:24.1	4:30.4	7:36.7	10:43.0	9.6	
17	1:25.3	4:31.6	7:37.9	10:44.2	9.5	
18	1:26.5	4:32.8	7:39.1	10:45.4	9.4	
19	1:27.7	4:34.0	7:40.3	10:46.6	9.3	
20	1:28.9	4:35.2	7:41.5	10:47.8	9.2	

Start-Nr.

Sieger:
Zweiter:
Dritter:

C. Ubiali
R. Polombo
E. Sandford

Zeit: km/h
Zeit: km/h
Zeit: km/h

Bester deutscher Fahrer:

H. Hallmayer

Erster: Zeit: km/h



Das neueste Modell
Einzig deutscher Wagen mit der
Ideal-Konstruktion
Frontantrieb - 4 Zyl. - 4 Takt - Motor
Goliath-Vertragshändler **AUTO-STUDER**
Ausstellung und Verkaufsladen:
Mannheim - Seckenheimer Straße 36 a - Telefon 41014
MANNHEIM-WALDHOF - Altrheinstr. 27 - Tel. 59045
Telefon nach 18 Uhr Privat 22605

PROGRAMM

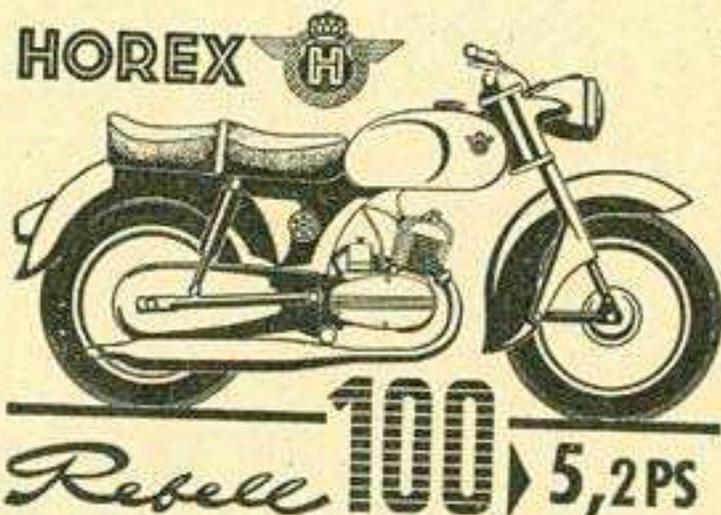
IMPERATOR 400
2-Zylinder, 4-Takt ohv
2 Vergaser
400 ccm - 28 PS

RESIDENT 350
1-Zylinder, 4-Takt ohv
350 ccm - 24 PS

RESIDENT 250
1-Zylinder, 4-Takt ohv
250 ccm - 18,5 PS

REBELL 100
1-Zylinder, 2-Takt
97 ccm - 5,2 PS

REBELL-MOPED
2-Ganggetriebe und
3-Ganggetriebe



FRANZ ISLINGER Mannheim
Viehhofstraße 18

LLOYD 600
1957



schneller

leiser

eleganter

Telefon 43765

Franz Islinger

Telefon 40287

MANNHEIM, AM NECKARAUER ÜBERGANG

Viehhofstraße 18

Nennliste zu

RENNEN

3

Start: 12.30 Uhr

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

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	
61	Aldinger Erwin	Stuttgart	Horex	
62 D	Lorenzetti Enrico	Italien	Moto Guzzi	Weltmeister 1952, Inh. mehrer. Weltrekorde
63	Mazanec Werner	Düsseldorf	AJS	
64 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	Horex	
65 D	Bewerber: MV Agusta Fahrer: John Surtees	Italien England	MV Agusta	
66 D	Bewerber: MV Agusta F.: Masetti Umberto	Italien Italien	MV Agusta	<i>Training:</i>
67 D	Bewerber: MV Agusta F.: Kavanagh Ken	Italien Australien	MV Agusta	<i>1). Ho 3int y.c.c</i>
68	Becker Heinz	Stuttgart	Norton	
69 D	Schmitz Toni	Adenau	AJS	
70	Knees Rudi	Nagold	Norton	
71	Rehorst Leonardus	Niederlande	AJS	
72 D	Collot Jacques	Frankreich	Norton	
73 D	Schneider Michael	Augsburg	NSU	
74	Hoetzer Hans	Burscheid	AJS	
75	Hoppe Karl	Diekholzen	AJS	
76 D	Tostevin Kenneth	England	Norton	
77 D	van Son Martinus	Niederlande	Norton	
78	Gläser Hans-Siegfr.	Wernsdorf	AJS	
79 D	Bewerber: Moto-Guzzi F.: Campbell Keith	Italien England	Moto-Guzzi	
80 D	Bewerber: Moto-Guzzi Fahrer: Dale Dickie	Italien England	Moto-Guzzi	Inh. mehrer. Weltrek.
81 D	Ligier Guy	Frankreich	AJS	
82 D	Jäger Hansgünther	Trier	AJS	
83 D	Kauert Heinz	Minden	AJS	
84 D	Baix Christian	Belgien	BSA	
85	Steidl Helmut	Österreich	AJS	
86 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sportmax	
87 D	Lappin Archie	Irland	AJS	
88 D	Hartle John	England	Norton	
89 DD	Strub Edgar	Schweiz	Norton	
90 D	Insermini Jacques	Frankreich	Gilera	
91 D	Bewerber: Moto Gilera F.: Duke Geoffrey	Italien England	Gilera	Weltmeister 1951, 1952
92 D	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Liberati	Italien Italien	Gilera	
93 D	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Intyre Mac	Italien England	Gilera	
94 D	Fiedler Helmut	Freiburg	Horex	
95 D	Carson Austin	Irland	Norton	
96 DD	Heck Roland	Stuttgart	NSU-Sportmax	
97 D	Mandolini Adelmo	Italien	Moto-Guzzi	
98	Bewerber: Moto-Guzzi F.: Montanari Alano	Italien Italien	Moto-Guzzi	



RICH. GUTJAHR KG

MANNHEIM · Augartenstraße 95-99

Ausstellungsraum: Kaiserring 46

Kundendienst-Werkstätte · Ersatzteillager
FIAT-AUTOMOBIL-VERTRETUNG



RUND-
ERNEUERUNG:
SICHER, WIRT-
SCHAFTLICH -
FOR JEDE VER-
WENDUNG



GUMMI **Kayer** KG LANDAU-PFALZ

FABRIK FÜR REIFENERNEUERUNG

Mach mal Pause



trink
Coca-Cola
das ist köstlich!

RUNDEN-TABELLE zu Rennen III Solomotorräder bis 350 ccm

Platz	Name	km/h	Runden	Zeit	km/h
1	L. Libera		11	1:08.92	
2	J. Hartzle		11	1:11.33	
3	H. Hallmeier		11	1:12.82	
4			11	1:14.22	
5			11	1:15.62	
6			11	1:17.02	
7			11	1:18.42	
8			11	1:19.82	
9			11	1:21.22	
10			11	1:22.62	
11			11	1:24.02	
12			11	1:25.42	
13			11	1:26.82	
14			11	1:28.22	
15			11	1:29.62	
16			11	1:31.02	
17			11	1:32.42	
18			11	1:33.82	
19			11	1:35.22	
20			11	1:36.62	

Sieger: *L. Libera* Zeit: km/h
 Zweiter: *J. Hartzle* Zeit: km/h
 Dritter: *H. Hallmeier* Zeit: km/h
 Erster: Zeit: km/h
 Bester deutscher Fahrer: *H. Hallmeier* Zeit: km/h



Großhändler
KANNENBERG KG. · MANNHEIM
Rhein-Neckar-Halle · Telefon 45321

Ausstellungs- und Verkaufsraum in der neuen Hauptpost (Paradeplatz)
Opel · Chevrolet · Pontiac · Oldsmobile · Buick · Cadillac

Die Zündkerze vieler Weltrekorde und Meisterschaften

BOSCH

Höchste

Leistungen

durch

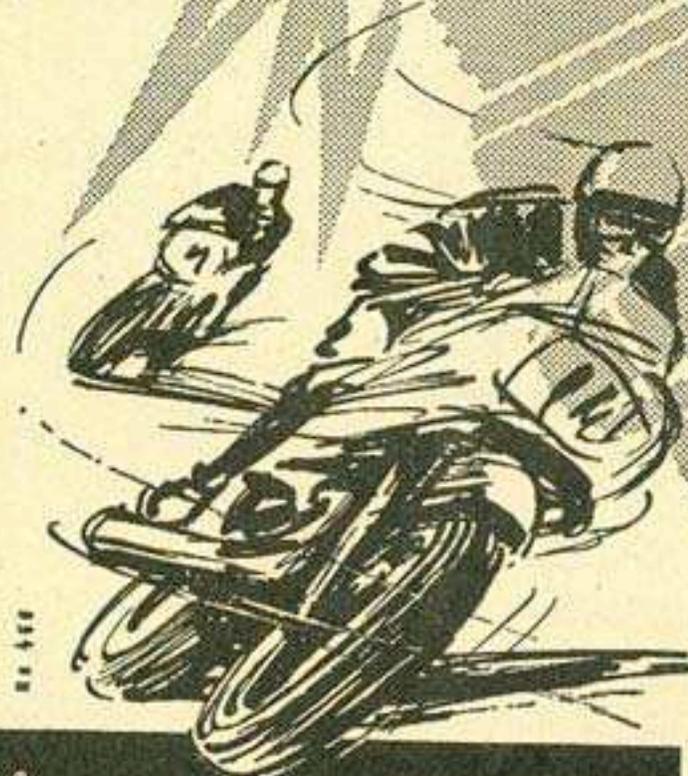
BOSCH-

Qualität!

BOSCH-Zündung

BOSCH-Licht

BOSCH-Signal



ROBERT BOSCH GMBH
STUTTGART

Nennliste zu
Start: 13.40 Uhr

RENNEN 4

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

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 Loni	Röthenbach	BMW	
	Hess Klaus-Dieter	Röthenbach		
32	Pohlers Gerhard	Lörrach	Norton	<i>Training</i>
	Lühr Lothar	Rheinfelden		
33	Schmid Otto	Sindelfingen	BMW-RS	<i>1). Hillebrand/</i>
	Kölle Otto	Sindelfingen		<i>Brennwald</i>
34	Schneider Walter	Weidenau	BMW	
	Strauss Hans	Nürnberg		
35	Grossmann Werner	Sindelfingen	Norton	
	Schmidt Alfred	Sindelfingen		
36	Butscher Arsenius	Riedlingen	Norton	
	Stumpp Oskar	Laupheim		
37	Ziemer Bruno	Leverkusen	Gilera	
	Leser Franz	Köln		
38	Rohslepe August	Gelsenkirchen	BMW-RS	
	Gardjanczik Artur	Gladbeck		
39	Staschel Friedrich	Bremerhaven	BMW-RS	
	Perduss Edgar	Bremerhaven		
40	Weiermüller Franz	Mühlhausen	BMW-RS	
	Fitzek Horst	Mühlhausen		
41	Smith Cyril	England	Norton	Weltmeister 1933
	Bliss Eric	England		
42	Drion Jacques	Frankreich	Norton	
	Stoll Ingeborg	Breilng		
43	Knebel Josef	Flape/Westf.	BMW	
	Amfaldern Rolf	Siegen		
44	Ritter Alwin	Speyer	BMW-RS	
	Ehrlich Hans	Speyer		
45	Fath Helmut	Ursenbach	BMW-RS	
	Geier Achim	Mannheim		
46	Krenkel Willy	Dresden	Norton	
	Zimmer Heinz	Dresden		
47	Bagge Fritz	K.-Marx-Stadt	Norton	
	Schönherr Kurt			
48	Camathias Florian	Schweiz	BMW	Landesmeist. Schweiz
	Galliker Julius	Schweiz		
49	Harris Pet. Valentine	England	Norton	
	Campbell Raymond	England		
50	Aschauer Johann	Österreich	Norton	
	Schönberger Johann	Österreich		
51 DD	Strub Edgar	Schweiz	Norton	
52	Hillebrand Friedrich	Amberg	BMW-RS	Deutscher Meister 1932
	Grundwald Manfred	Amberg		



Adler - BMW - Triumph - Zündapp
Zeiss & Schwärzel, Mannheim





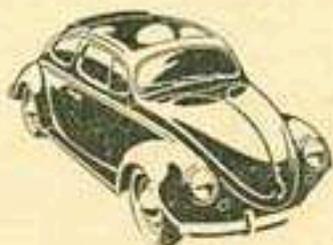
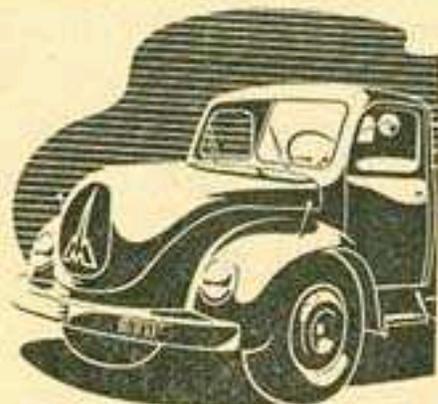
KARRER & BARTH

Bosch-Dienst

Großhandel, Verkauf, Einbau und Instandsetzung aller Erzeugnisse der

Robert Bosch GmbH.

Boschkühlschränke - Blaupunkt-Autoradio
Karlruhe, Kaiserallee 10c - Telefon 51951-53



Magirus
auf allen Straßen

Magirus-Diesel-Lastwagen
Omnibusse
Deutz-Diesel-Schlepper

AUTO-ISLINGER
MANNHEIM · LUDWIGSHAFEN
NECKARELZ

VOLKSWAGEN-, PORSCHE- UND
MAGIRUS-GENERALVERTRETUNG



Goggomobil DM 2940,-

Auto · Roller · Motorräder
Norton · engl. Triumph · BSA



Riesenacker & Romich

Mannheim · Augartenstr. 8 · Telefon 43837

RUNDEN-TABELLE zu Rennen IV

Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Runden	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
km/h	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195
Start-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Name	Hilkebrunn	Schweizer	Karabel	Neusser	Schmitt	Fuchs	Richter													

Sieger: *Hilkebrunn*
Zweiter: *Schweizer*
Dritter: *Karabel*

Zeit: *6:00.00*
Zeit: *6:15.00*
Zeit: *6:30.00*

Erster: *Hilkebrunn*
Bester deutscher Fahrer: *Hilkebrunn*



Es bleibt dabei!

LLOYD kauft man vorteilhaft bei: **LLOYD**
am Nationaltheater Mannheim

MOTOR-HANDELS-GmbH, S 6, 22
Rep.-Betrieb u. Teilledepot, T 6, 4, Tel. 24808

Großzügig - reell - gewissenhaft - 5 Jahre Erfahrung mit LLOYD



**BMW – auch 1956
das sportlich erfolgreichste
deutsche Motorrad ***

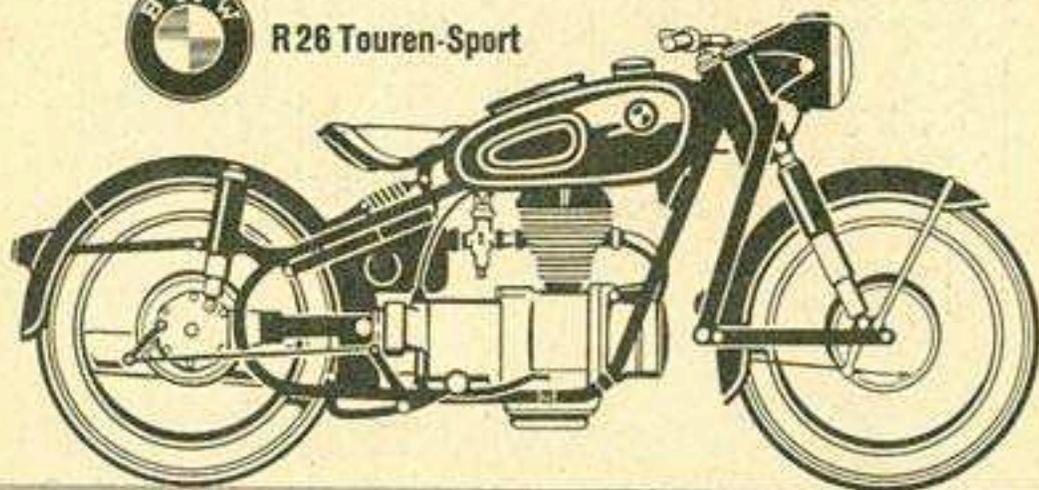
Ein langer Weg führt vom ersten BMW Motorrad, der im Deutschen Museum zu München ausgestellten R 32, zur R 26 und R 50 von heute. Unzählige Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten, aus denen BMW siegreich hervorging, verhalfen auf diesem langen Entwicklungswege zu stets neuen Erkenntnissen, die wie damals so auch heute dem Käufer jeder einzelnen BMW zugute kommen.

* Weltmeisterschaft, 26 Weltrekorde,

Deutsche Straßenmeisterschaft in der Solo- und Seitenwagenklasse, Goldmedaille und Mannschaftspreis der Internationalen Sechstagesfahrt und viele weitere Erfolge im In- und Ausland.



R 26 Touren-Sport



**BMW Vertragshändler: Wilhelm Göhler,
Karlsruhe, Amalienstraße 24
Zeiß & Schwärzel,
Mannheim, G 7, 20-22, Ruf 22284**

Start: 14.35 Uhr

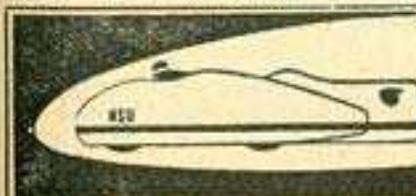
1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 500 ccm

(D = Doppelstarter)

27 Runden = 208,575 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
1	Riedelbauch Ernst	Grün/Röslau	BWM RS	Deutscher Meister 1956
2	Huber Alois	Traunstein	BMW	
3	Knees Peter	Nagold	BMW	
4 D	Collot Jacques	Frankreich	Norton	
5 D	Kauert Heinz	Minden	Matchless	
6 D	Bewerber: Moto Gilera F.: Duke Geoffrey	Irland	Gilera	Weitmr. 51, 53, 54, 35
7 D	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Liberati	Italien	Gilera	Italiening
8 D	Bewerber: Moto Gilera Fahrer: Intyre Mac	England	Gilera	1) Bassetti 203, 0 km/h
9	Vogt Hermann	Lohne	Matchless	2) Liberati
10	Scheifel Heinz	Mannheim	Matchless	3) Surtees
11 D	Maul Kurt	Freyburg	Norton	4) Zeller 197, 2 km/h
12 D	Schmitz Toni	Adenau	Norton	
13 D	Deschamps René	Frankreich	Norton	
14	Hagenlocher Eugen	Herrenberg	BMW RS	
15 D	van Son Martinus	Niederlande	Matchless	
16 D	Tostevin Kenneth	England	Norton	
17 D	Jäger Hansgünther	Trier	Norton	
18 D	Bewerber: MV Agusta Fahrer: Surtees John	England	MV Agusta	Weitmeister 1956
19 D	Bewerber: MV Agusta F.: Kavanagh Ken	Australien	MV Agusta	
20 D	Bewerber: MV Agusta F.: Masetti Umberto	Italien	MV Agusta	Weitmeister 1952
21	Zeller Walter	Hammerau	BMW	Deutscher Meister 1951, 54, 55
22 D	Bewerber: Moto Guzzi F.: Campbell Keith	England	Moto Guzzi	
23 D	Bewerber: Moto Guzzi Fahrer: Dale Dickie	England	Moto Guzzi	
24 D	Lappin Archie	Irland	Matchless	
25 D	Ligier Guy	Frankreich	Norton	
26	Klinger Gerold	Österreich	BMW	
27 D	Baix Christian	Belgien	Matchless	
28 D	Hartle John	England	Norton	
29 D	Insermini Jacques	Frankreich	Norton	
30 DD	Strub Edgar	Schweiz	Norton	
31 D	Blas Manvel	Spanien	Norton	
32 D	Carson Austin	Irland	Norton	

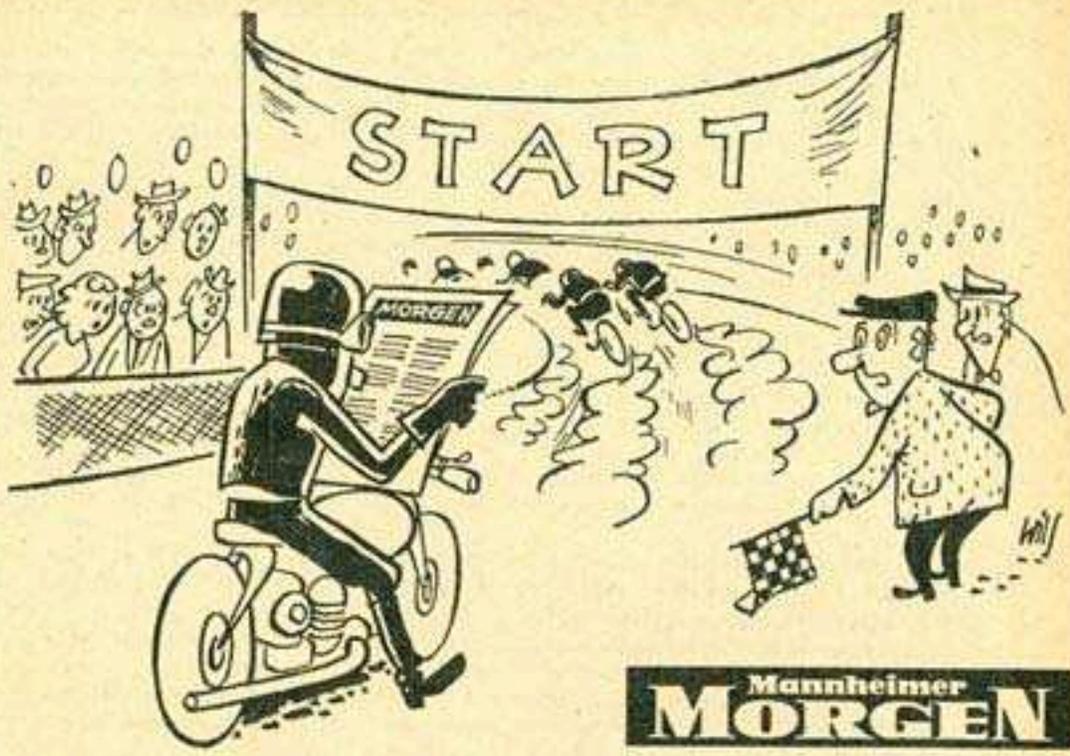


Wann startest Du auf **NSU**?

Beratung und Kundendienst
NSU-Spezial-Ersatzteillager

WILHELM HERZ · LUDWIGSHAFEN/RHEIN

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



Mannheimer MORGEN

Mannheims große Tageszeitung



Seit Jahrzehnten der leistungsfähige graphische Großbetrieb

- Buchdruck
- Offsetdruck
- Zeitschriften- und Zeitungsdruck

MANNHEIMER GROSSDRUCKEREI GMBH
MANNHEIM · R1,4-6 · FERNSPRECH-SAMMELNUMMER 24847

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 1946 (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. 20 784/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

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.

Die Eintritts- und Streckenkarten wurden von uns geliefert	RICHARD FUSS Billettdruckerei Heidelberg-Rohrbach Ruf 31581	Rollen- und Blockbillets Fahrscheindruck Etiketten und Kleindruck
--	---	---

Campioni e conoscitori

CORRONO CON

PISTONI MAHLE

Rückfahrt der Züge

- P 3537** Richtung Mannheim — Heidelberg — Mainz — Kaiserslautern
ab Hockenheim 16.28, an Mannheim 17.05, an Heidelberg 17.21
Weiterfahrt ab Mannheim:
Richtung Frankfurt 17.50, Richtung Mainz 17.31
- E 861** ab Hockenheim 17.57, an Mannheim 18.20, an Heidelberg 18.30
Weiterfahrt ab Mannheim:
Richtung Frankfurt 19.19, Richtung Kaiserslautern 18.32
- P 3545** ab Hockenheim 18.54, an Mannheim 19.30
Weiterfahrt ab Mannheim:
Richtung Frankfurt 20.09, Richtung Mainz 19.46, Richtung K'lautern 20.10
- P 3549** ab Hockenheim 21.09, an Mannheim 21.49
Weiterfahrt ab Mannheim:
Richtung Frankfurt 22.02 Richtung Mainz 22.15, Richtung K'lautern 22.15
- E 627** ab Hockenheim 22.05, an Mannheim 22.27
- P 3551** ab Hockenheim 0.38, an Mannheim 1.15
- Richtung Karlsruhe — Stuttgart — Offenburg — Freiburg**
P 3534 ab Hockenheim 15.50, an Karlsruhe 16.54, an Stuttgart 19.03
Weiterfahrt ab Karlsruhe (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 17.30, an Freiburg 19.47
- P 3542** ab Hockenheim 17.12, an Karlsruhe 18.07, an Stuttgart 19.57
Weiterfahrt ab Karlsruhe (D-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 18.09, an Freiburg 19.53
- E 866** ab Hockenheim 18.48, an Karlsruhe 19.24, an Stuttgart 21.36
Weiterfahrt ab Karlsruhe (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 19.32, an Freiburg 21.54
- E 760** ab Hockenheim 20.05, an Karlsruhe 20.38, an Stuttgart 23.39
Weiterfahrt ab Karlsruhe (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 20.45, an Freiburg 22.48

Kath. Gottesdienste:

Heilige Messen: 5, 6, 6.45, 8.15 Uhr

Feldgottesdienst bei „Start und Ziel“: 7 Uhr

Heilige Messe: eine Stunde nach Rennschluß in der Kirche
9 Uhr im Dr.-Martin-Luther-Haus, Ob. Hauptstraße

Ev. Gottesdienst:

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.

Wer gewinnt?

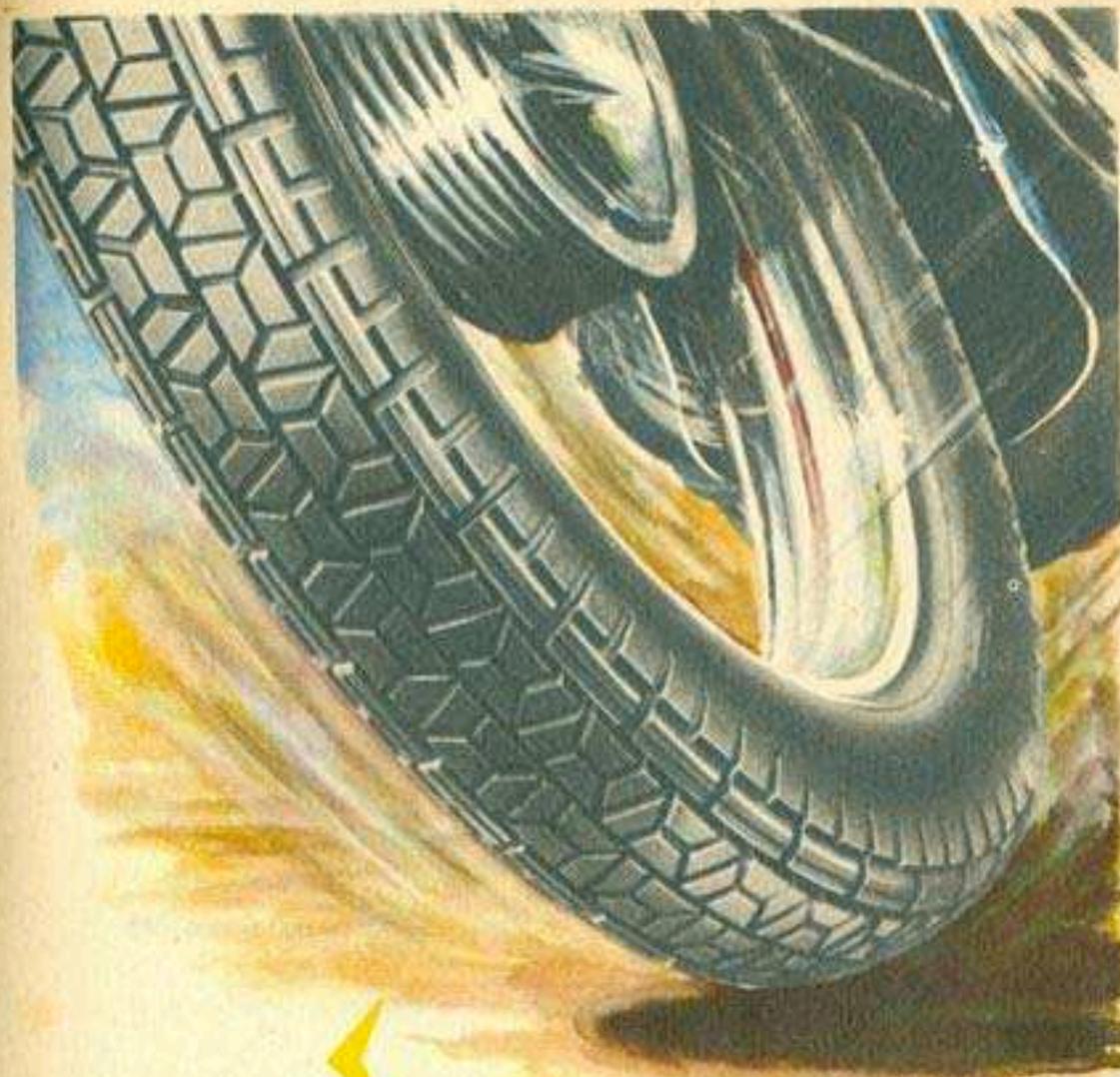
Im Sport wie im Leben
ist es dasselbe:
Der hat die meisten Chancen,
der am besten orientiert ist.

Wer die

AZ - ALLGEMEINE ZEITUNG

liest, weiß, was gespielt wird!

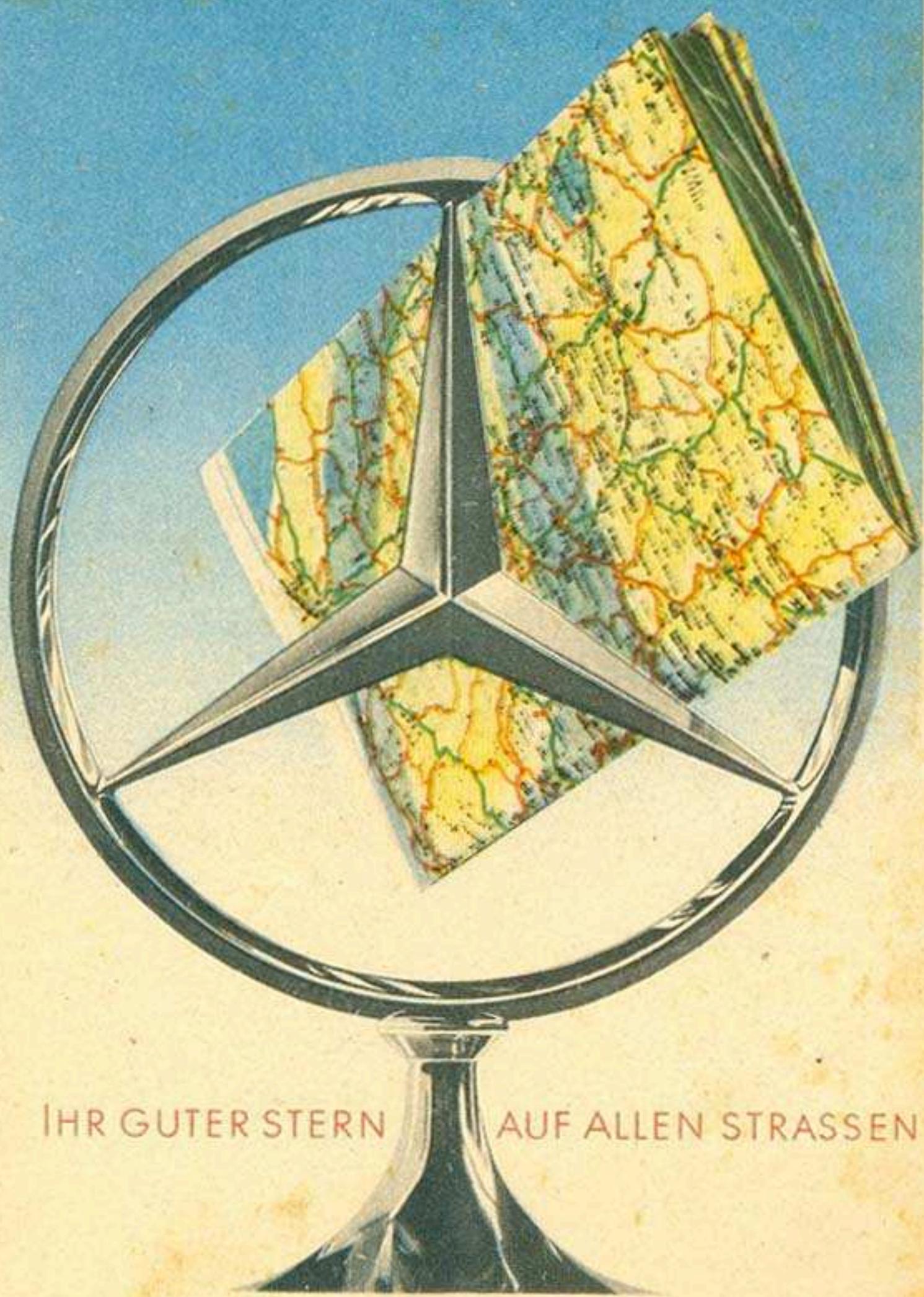
Überzeugen Sie sich selbst! / 6 Tage kostenlos zur Probe!
Rufen Sie an: Nr. 2 09 661



RASANT „N“

der richtige Reifen
für Ihr Kraftrad

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. • FULDA



IHR GUTER STERN AUF ALLEN STRASSEN