

MAS MOTORRAD

Test Triumph Bonneville

Neues
bei
Moto
Guzzi
und
Averda

BSA
Moto Cross
500

Deutsche
Geländemeisterschaft



7 DM 1.50 · 21. August 1971

Belgien bfr 26.50, Dänemark dkr 4.-, Finnland Fmk 1.80, Frankreich FF 3.-, Griechenland Dr 18.-, Italien Lit 320, Jugoslawien Din 7.-, Kanada can. \$ -.60, Luxemburg lfr 20.-, Niederlande hfl 1.60, Norwegen nkr 3.65 (inkl. moms.), Österreich ö. S. 12.-, Portugal Esc 16.-, Spanien Ptas 37.-, Südafrika R -.42, Schweden skr 3.- (inkl. moms.), Schweiz sfr 1.80, Türkei TL 9.50, USA US \$ -.60. Printed in Germany

4. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft in Gefrees

Der MSC Gefrees-Fichtelgebirge e. V. im DMV nannte es „ein kleines Jubiläum“, als er am 25. Juli 1971 zum zehnten Male seine Fichtelgebirgsfahrt veranstaltete. Als Krönung für dieses Jubiläum hatte man sich wieder um einen Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft beworben und ihn auch zugesprochen bekommen. Warum auch nicht?

Alle für das Gelingen einer derartigen Veranstaltung notwendigen Voraussetzungen sind vorhanden. Vom Gelände brauchen wir nicht zu reden, das hieße wohl Holz oder Steine ins Fichtelgebirge tragen. Der MSC Gefrees unter seinem Vorsitzenden und Fahrleiter Friedrich Kreuzer hat in den letzten Jahren beachtliche Aktivität entwickelt und kann auf die entsprechende Erfahrung zurückgreifen. Ihrem Vorsitzenden zur Seite stehen aus dem aktiven Geländesport bekannte Namen, wie die Reichel-Brüder samt Vater oder der für die Strecke verantwortliche Sportleiter Karl-Heinz Jung, der es sich nach all der vielen Vorbereitungsarbeit trotzdem nicht nehmen ließ, an „seiner Fahrt“ auch noch selbst teilzunehmen. Außerdem hat der Gefreeseer Club noch viele eifrige Helfer, von denen uns Fahrern am meisten die vielen Rot-Kreuz-Helfer und -Helferinnen am Rande der Geländepiste, sowie die Männer der Freiwilligen Feuerwehr, welche die Streckensicherung und Einweisung übernommen hatten, auffielen. Nicht vergessen werden soll auch Bürgermeister Robert Brey, der nicht nur die Schirmherrschaft der Veranstaltung übernommen hatte, sondern laut begeisterten Berichten „seinem Motorsportclub“ auch mit Rat und Tat immer gerne unter die Arme greift. Lediglich die Quartierfrage machte den Gefreeseern einiges Kopfzerbrechen, doch nimmermüde wanderte man von Haus zu Haus und besorgte auf diese Weise so viele Privatquartiere, daß doch noch jeder Fahrer und Helfer sein Unterkommen fand.

Um dafür zu sorgen, daß die Veranstaltung auch das entsprechende Echo bei der Bevölkerung fand und nicht sozusagen unter Ausschluß der Öffentlichkeit abließ, ließ man an den Tagen vorher einen Lautsprecherwagen von Ort zu Ort und straßauf — straßab fahren, der tüchtig für das bevorstehende Ereignis trommelte. Auch die Presse hatte sich mit einer groß aufgemachten Voranzeige und dem Abdruck der Wertungsregeln zur Orientierung der Zuschauer mächtig angestrengt. Ein Festzelt mit Blasmusik auf dem Startplatz sorgte dafür, daß auch die bei der sommerlichen Witterung trockenen Kehlen zu ihrem Recht kamen. Zudem wurde dieses Bierzelt von den Clubmitgliedern selbst bewirtschaftet und dürfte deshalb im Finanzplan eine nicht ganz untergeordnete Rolle gespielt haben.

Man hatte sich in Gefrees auf diese Veranstaltung wirklich bis ins kleinste Detail bestens vorbereitet. Leider hatte man für das Befahren eines vorgesehenen Streckenstückes keine Genehmigung bekommen, so daß die Streckenlänge einer Runde nur 62 km betrug und statt der angekündigten drei dann vier Runden gefahren werden mußten. Angesichts dieser Tatsache hatte man einige Schwierigkeiten, den Ablauf der Geschwindigkeitssonderprüfung reibungslos zu gestalten.

Als ganz hervorragend kann die Ausschilderung der Strecke bezeichnet werden. Nicht nur alle Abzweigungen waren rechtzeitig und deutlich gekennzeichnet, sondern vor allem auch alle Gefahrenstellen durch gekreuzte Pfeile deutlich markiert; und um ja allen Bösen-Buben-Streichen, wie dem Abreißen oder Umdrehen von Pfeilen, zu begegnen, ließ man nach internationaler Manier noch drei Geländefahrer aus den Reihen der Clubmitglieder vorneweg fahren.

Die Verantwortlichen hatten für die erste Runde C-Zeit angesetzt, während man in der zweiten Runde auf B- und in den beiden letzten Durchgängen auf A-Zeit übergang. Aber trotz der schnelleren A-Zeiten waren die vorgesehenen Fahrdurchschnitte durchwegs gut einzuhalten, und es gab kaum Strafpunkte wegen Zeitüberschreitung, obwohl die mörderische Hitze allen Fahrern sicher schwer zu schaffen machte.

Die neuen Geländemeister 1971

Schon eine Woche nach Gefrees schloß mit dem Endlauf in Mauer die diesjährige Geländemeisterschaftsaison ab — Bericht über diesen 5. und letzten Lauf bringen wir im nächsten Heft.

Die neuen deutschen Geländemeister sollen aber hier bereits, mit herzlichem Glückwunsch zu ihrem Erfolg, genannt werden:

Deutsche Geländemeister 1971 wurden

in der Klasse bis 50 ccm: Josef Wolfgruber auf Zündapp

Leider hatte es der Veranstalter versäumt, im Hinblick auf die hohen sommerlichen Temperaturen an den Zeitkontrollen Wasserbottiche zur Erfrischung der Fahrer aufzustellen oder wenigstens Leitungswasser zum Mundausspülen bereitzuhalten.

Die Sonderprüfungsstrecke wurde dreimal durchfahren und war in ihrer Anlage sehr abwechslungsreich, zum Teil steinig, sie enthielt auch eine Steigung und starkes Gefälle. Es dürfte interessant sein, die Reihe der Sonderprüfungszeiten ohne Berücksichtigung der Klassen oder gerade im Hinblick auf die Hubräume zu betrachten:

1. Karl Reichel (KTM 175) 279,4; 2. Rolf Witthöft (Zündapp 125) 286,1; 3. Lorenz Müller (Maico 500) 297,2; 4. Erwin Schmider (Zündapp 175) 300,1; 5. Herbert Schek (BMW 750) 303,6; 6. Hans Wagner (Puch 100) 303,8; 7. Helmut Beranek (Zündapp 125) 304,2; 8. Andreas Brandl (Zündapp 75) 310,5; 9. Lorenz Specht (Zündapp 100) 310,8; 10. Kurt Distler (Maico 250) 311,2.

Tagesbester wurde Karl Reichel, Gefrees, der damit erstmals seinen Klassenkonkurrenten Erwin Schmider schlagen konnte. Sicher fuhr Reichel auf heimischem Gelände und dürfte die Sonderprüfung, die fast vor seiner Haustür liegt, auch trainiert haben, obwohl es das Reglement eigentlich verbietet — aber gefahren werden mußte diese Zeit ja trotzdem! Erstmals in diesem Jahr setzte sich auch Heinz Brinkmann auf seiner 50er Eigenbau-Sachs mit einer Zeit von 317,7 vor seine früheren Zündapp-Werkskollegen.

Soweit hatte das Bemühen des MSC Gefrees, eine gute Veranstaltung aufzuziehen, Erfolg — wenn, ja wenn da nicht noch die sogenannte Lärmkontrolle in jedem der drei Sonderprüfungsdurchgänge gewesen wäre, die der ansonst wirklich schönen Veranstaltung einen unverdienten faden Nachgeschmack gab.

Als nämlich die Ergebnisse ausgehängt wurden, gab es eine ganze Anzahl langer Gesichter, denn die Phonmessung hatte jede Menge Strafsekunden ergeben. Das war eine peinliche Überraschung, bei der sich auch die Fahrleitung und die Herren Sportkommissare nicht so recht wohl fühlten, denn die gleichen Maschinen mit denselben Auspuffanlagen hatten bei vorhergehenden Veranstaltungen die Geräuschmessung standstillend absolviert. Auf Grund solcher Phon-Strafsekunden landete zum Beispiel Erwin Schmider in der ersten Aushangliste auf Platz 4 in seiner Klasse. Aber nicht ausschließlich wegen ihm begannen lange Diskussionen, deren Ergebnis schließlich war, daß sich die Zweifel an der Richtigkeit der Messung kaum widerlegen ließen. Nach einem Protest der Firma Zündapp entschieden sich die Sportkommissare für die Neutralisation aller Phonpunkte.

Sicher war diese Entscheidung letzten Endes richtig, und sie soll hier auch gar nicht kritisiert werden, obwohl ich selbst durch die neuen Richtzeiten meine Goldene verlor, wenn sie auch mit noch einer „Unverdienten“ in der jetzigen gültigen Ergebnisliste steht.

Was zum Nachdenken Anlaß gab, war etwas ganz anderes. Was wäre wohl geschehen, wenn die ganze Geschichte keinen Werksfahrer betroffen hätte? — Gar nichts!

Außerdem noch eine Bitte an die Vertreter der Industrie. In unserem Sport gibt es Spielregeln, die sogenannten Sportgesetze, die auch für die Einreichung eines Protestes gewisse Fristen setzen. In Gefrees endete die Protestfrist laut Aushangliste um 20.00 Uhr. Der Protest aus dem Hause Zündapp wurde dem Fahrleiter samt dem dazugehörigen 50-Mark-Schein jedoch erst um 20.44 Uhr übergeben. Dies soll nicht der Vorwurf einer Unregelmäßigkeit sein (ich bitte die Betroffenen, mir das zu glauben), sondern ein wohlmeinender Rat, denn es könnte ja auch einmal einen Fahrleiter oder Sportkommissar geben, der stur am Paragraphen festhält und die Protestfrist als verstrichen erklärt!

Zudem muß gesagt werden, daß es die OMK versäumt hat, in den Bestimmungen zu verankern, ob gegen die Phonmessung überhaupt ein Protest zulässig ist, gegen die Zeitnahme ist er es bekanntlich nicht.

Aber dann müßte auch gewährleistet sein, daß am Phonmeßgerät ein entsprechend ausgebildeter Mann steht und nicht, wie in Gefrees, einer, der noch nie so ein Gerät in der Hand hatte.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß sich der MSC Gefrees als Veranstalter bemüht hat, eine Musterveranstaltung aufzuziehen, was ihm auf Grund seiner „Leute vom Fach“ größtenteils gelungen ist.

Der lapidare Vermerk auf der Ergebnisliste „Die Geräuschmessung wurde laut Protest und Entscheid der Herren Sportkommissare nicht gewertet“ zog den Schlußstrich unter das sowohl für den Veranstalter, wie die Teilnehmer so unerfreuliche Phon-Debakel.

ASN

in der Klasse bis 75 ccm: Andreas Brandl auf Zündapp

in der Klasse bis 100 ccm: Hans Wagner auf Puch

in der Klasse bis 125 ccm: Rolf Witthöft auf Zündapp

in der Klasse bis 175 ccm: Erwin Schmider auf Zündapp

in der Klasse bis 250 ccm: Leo Zeller auf Maico

in der Klasse bis 350 ccm: Wilfried Behrens auf Maico

in der Klasse bis 500 ccm: Lorenz Müller auf Maico

in der Klasse über 500 ccm: Herbert Schek auf BMW

in der Klasse Gespanne: Edgar Noss/Reinhold Noss auf BMW