

AVUS Maschinen zum internationalen 24-Stunden-Rennen am 4./5. Mai in Berlin

Große Ereignisse werfen ihre Schatten weit voraus. Das Internationale 24-Stunden-Rennen auf der Avus am 4./5. Mai hat aber schon im Herbst die ersten Enthusiasten leicht unruhig und schließlich sehr emsig werden lassen, nachdem es fest stand und trotz noch fehlender offizieller Zusage überall diskutiert wurde. Rennen ist nicht gleich Rennen, und das hier ist etwas, was man nicht allein mit PS gewinnen kann. Auch nicht auf einer Strecke wie der der Avus. Hier muss ein Dings durchhalten. 24-Stunden-Vollgas! Und es muss so gebaut sein, dass ein Mann drei Stunden windschnittig drauf hocken kann, ohne von Krämpfen, Muskelschmerzen geschüttelt von dem Bock zu fallen. Denn alle drei Stunden müssen sich Fahrer und Beifahrer ablösen. Hinzu kommt, dass die Ausschreibung fordert, die Maschinen müssen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein. Womit eine Vierzylinder-Honda oder -Gilera nicht mehr zur Diskussion steht. Und noch was: bei Vollgas dürfen nicht mehr als 90 muntere Phon Auspuffgeräusch vorhanden sein.

Laut FIM-Reglement zum "Coupe d'Endurance" (eine Art Europameisterschaft der Langstrecken-Rennen) sind die Klassen bis 125 ccm, bis 250 ccm und über 250 ccm zugelassen. Für die nationale Wertung gibt es aber die Klassen bis 50 ccm, bis 75 ccm, bis 125 ccm, bis 175 ccm, bis 250 ccm, bis 350 ccm, bis 500 ccm, über 500 ccm, Seitenwagen bis 250 ccm, bis 350 ccm, über 350 ccm. Außerdem einige Motorroller-Klassen. Somit haben wir endlich in der Bundesrepublik ein Rennen wie das um den berühmten "Bolt d'Or" der früheren Jahre auf der Montlhéry-Bahn bei Paris. Von einer Streichung der 500er und größeren Maschinen ist nicht die Rede! Und das elektrisiert eine Menge Leute! Uns aber ganz besonders, denn es kommt den Dingen so ungemein nahe, die wir vom Rennsport auf der Straße fordern, der nicht um der Reklame willen allein von der Industrie gefahren wird. Hier einige Maschinen. Oben und unten die Gespanne von Schmelzer (oben, eine Imperator) und von Klaus Becker (unten, BMW R 69 S) – allerdings hier noch zur Erprobung mit einem R 60-Motor), dazwischen die Puch von Posingis, der damit 1961 Klassensieger auf der Avus bei der 24-Stunden-Fahrt wurde.

Die Beckersche Maschine zeigt eine Stirnfläche von nur 0,78 m² und bei einem cw-Wert von 0,7 könnte er mit einem leicht frisierten R 69 S Motor mit etwa 45 bis 47 PS glatt 160 km/h erreichen. Der Beifahrer liegt im Seitenwagen, Zusatztanks mit elektrischer Pumpe besorgen den Spritnachschieb. Mehr PS allerdings würden nun schon gefährlich sein, denn je mehr frisiert, desto eher ist die Gaudi beendet! Verkleidungen sind übrigens nicht zugelassen(!), und die Regel besagt, dass derjenige Sieger ist, der innerhalb 24 Stunden die meisten Runden auf dem 20-km-Rundkurs der Avus zurückgelegt hat.

Wer nun mitfährt? Zunächst natürlich die Privatfahrer, dann aber haben wir eine Reihe werksunterstützter Leute. Unter anderen auch Sebastian Nachtmann auf einer R 69 S Solo, und bezeichnend ist, dass von BMW nicht nur der Klankermaxe nach Berlin kommt, um das Rennen zu beobachten. Dass die Honda-Supersport in der 250 ccm-Klasse ein sehr gefährlicher Gegner ist (weil sie nicht nur hält, sondern auch schnell ist), dürfte klar sein, wir hoffen aber auch, dass bei den großen Maschinen einige gute englische Brocken den Kampf beleben. Und jedem Fahrer wünschen wir ein paar sehr gute Boxenleute! Das MOTORRAD aber wird sich das Rennen nicht entgehen lassen, unsere Strichlisten liegen fertig.

Klacks

(aus MOTORRAD 10/1963)